



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

정책학석사학위논문

FTA 서비스 · 투자협정의 교통정책에 대한 영향분석

- 우버서비스를 중심으로 -

2016년 2월

서울대학교 대학원

정책학과

민 한 빛

FTA 서비스 · 투자협정의 교통정책에 대한 영향분석

- 우버서비스를 중심으로 -

지도교수 박 상 인

이 논문을 정책학석사학위논문으로 제출함

2015년 9월

서울대학교 대학원

정책학과

민 한 빛

민한빛의 석사학위논문을 인준함

2015년 12월

위 원 장 권 일 응 (인)

부 위 원 장 안 덕 근 (인)

위 원 박 상 인 (인)

< 요약(국문초록) >

이 연구는 공유경제의 핵심이자 택시운송서비스에 새로운 패러다임으로 부각되고 있는 우버서비스에 대한 미국, EU, 우리나라의 정책방향, 한-미 FTA, 한-EU FTA 등 既체결 FTA의 서비스·투자챕터 분석, 전자상거래챕터 분석 등을 통해 우버서비스에 대한 미국, EU의 국내정책과 향후 통상정책 방향을 살펴보고, 이를 통해 형성되는 新통상규범이 우리나라 정부에서 추진하고 있는 우버서비스 관련 국내정책에 어떠한 영향을 미칠 수 있는지 그 영향을 분석하는 것이 목적이다.

우버서비스는 어플리케이션을 기반으로 新경제를 창출하는 사업이라는 견해와 면허를 발급받지 않고 운행하는 불법 택시서비스라는 견해가 첨예하게 대립하고 있는 새로운 유형의 서비스로서, 향후 미국, EU의 국내정책방향에 따라 국제통상규범이 새롭게 정립되고, 이에 따라 한-미 FTA, 한-EU FTA 등 既체결 FTA와 현재 협상이 진행중인 WTO 복수국간 서비스협정(Trade In Service Agreement) 등을 통해 우리나라의 국내정책에 반영될 가능성이 높은 분야이다. 우버서비스 허용여부에 대한 각국의 국내정책은 일견 상호관련이 없이 각국의 정책재량에 따라 추진되는 것처럼 보이지만, 우리나라를 포함한 대부분의 국가는 WTO, FTA 등 국제협정을 국내법과 동일한 효력을 갖도록 헌법 등에 규정하고 있기 때문에, 우버서비스에 대한 국제통상규범이 수립되는 경우 이러한 국제통상규범이 WTO, FTA 등을 통해 국내정책에 영향을 미치게 된다는 점이 이 연구를 통해 분석하였다.

특히, 우버서비스와 같은 신규 택시운송서비스에 대한 논의의 핵심은 이러한 서비스가 운송서비스에 해당하는지, 모바일 어플리케이션서비스에 해당하는지에 대한 각 국가의 정책적 결정이다. 이는 우리나라, 미국, EU에서 논의되고

있는 우버서비스에 대한 본질적인 정책방향과 직접적으로 연관이 되어 있다. 현재 대다수의 국가들이 택시운송서비스에 대해서는 공공적인 측면을 강조하여 기존 FTA들 내에서 정책의 자율성을 어느 정도 확보하고 있는 반면, 모바일 어플리케이션서비스에 대해서는 시장을 개방하고 있는 상황에서 미국, EU 등 국제통상정책을 주도하는 국가들이 新경제창출을 위해 우버서비스를 모바일 어플리케이션서비스를 규정하는 경우 향후 WTO, FTA 등에 규정된 통상규범을 통해 국내 교통정책의 자율성이 상당부분 제한될 가능성이 존재한다. 우리나라는 택시서비스와 같은 운송서비스의 공공적 측면을 정책적으로 보장하기 위해 정부차원에서 경제적 수요심사, 면허발급 등을 통해 강력한 규제정책을 펼치고 있기 때문에, 新국제통상규범이 우버서비스를 모바일 어플리케이션서비스로 규정하는 경우 국내 교통정책의 자율성이 상당 부분 제약될 가능성이 존재한다.

우버서비스 등 모바일 기반 新서비스에 대한 국제통상규범의 수립방향을 예단하기는 어렵지만, 미국은 우버서비스 등 모바일 기반 新서비스를 개방하는 방향으로, EU는 우버서비스 등 모바일 기반 新서비스를 제한하는 방향으로 국내 정책을 수립할 가능성이 높을 것으로 판단된다. 향후 우버서비스 등 新서비스에 대해 WTO, FTA 등을 통해 신규 국제통상규범에 대한 논의가 진행될 것으로 예상되므로, 우리 정부도 국익을 극대화하는 방향으로 체계적인 대응을 추진할 필요가 있을 것이다.

**주요어 : 우버서비스, 서비스, 투자, 전자상거래, 통상규범, 운송서비스, 모바일
어플리케이션서비스**

학 번 : 2009-22082

< 목 차 >

제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 방법 및 구성	4
제2장 서비스·투자 관련 국제협정 개요	6
제1절 WTO 서비스협정	6
제2절 투자협정	13
제3장 선행연구와 한-미 FTA 및 한-EU FTA 서비스·투자 개관	16
제1절 선행연구 검토	16
제2절 한-미 FTA, 한-EU FTA 서비스·투자협정문 개관	17
제4장 우버서비스 분석	23
제1절 우버서비스 개요	23
제2절 우버서비스에 대한 정부대응 동향	25
제3절 우버서비스의 법적성격 검토	29

제5장 우버서비스와 既체결 FTA 관계	32
제1절 한-미 FTA, 한-EU FTA 서비스·투자챕터 주요규정	32
제2절 한-미 FTA 비합치조치, 한-EU FTA 양허표 분석	46
제3절 한-미 FTA, 한-EU FTA 전자상거래챕터 분석	63
제6장 우버서비스와 국내정책 및 既체결 FTA와의 관계분석	67
제1절 한국의 우버서비스와 한-미 FTA, 한-EU FTA	67
제2절 향후 통상규범과 국내정책 분석	78
제7장 결론	82
참고문헌	85
Abstract	87

< 표 목 차 >

< 표1-1 > 우리나라의 FTA 추진 현황	2
< 표2-1 > 서비스의 공급유형	8
< 표2-2 > 서비스 관련 규제유형	8
< 표2-3 > 시장접근 관련 제한조치 유형	10
< 표3-1 > 서비스·투자 비합치조치에 적용되는 챕터상 의무분석	20
< 표4-1 > 우버의 평균 대기시간	24
< 표5-1 > 외국 서비스, 서비스공급자와 내국민대우	34
< 표5-2 > 시장접근, 내국민대우, 국내규제 분석	36
< 표5-3 > WTO 서비스협정 제16조 제2항상 시장접근 제한조치	36
< 표5-4 > 한국의 비합치조치(NCMs) 규정	50
< 표5-5 > 미국의 비합치조치(NCMs) 규정	51
< 표5-6 > 한국의 양허표	53
< 표5-7 > EU의 양허표	54
< 표5-8 > 한국의 MFN 면제목록	56
< 표5-9 > EU의 MFN 면제목록	57
< 표5-10 > 한-미 FTA 전자상거래챕터 구성	64
< 표5-11 > 한-EU FTA 전자상거래절 구성	65
< 표6-1 > 한-미 FTA 한국의 택시서비스 관련 유보	70
< 표6-2 > 한-EU FTA 한국의 택시서비스 관련 양허표	71
< 표6-3 > 한-미 FTA 한국의 여객운송서비스 관련 유보	72
< 표6-4 > 한-EU FTA 한국의 여객운송서비스 관련 양허표	72
< 표6-5 > 한-미 FTA 한국의 데이터전송 네트워크서비스 관련 유보	73
< 표6-6 > 한-EU FTA 한국의 데이터전송 네트워크서비스 관련 양허표	74
< 표6-7 > 미국의 비합치조치(NCMs) 규정	75
< 표6-8 > EU의 양허표	76

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

우리나라는 그간 공세적인 통상정책을 추진하였으며, 타국가들과 적극적으로 FTA를 체결하여 현재 11건, 총 49개국에 대한 FTA가 발효 중이다. 우리나라의 FTA 추진 현황은 <표1 : 우리나라의 FTA 추진 현황>과 같다.

지금까지 미국, EU, 중국, ASEAN 등 우리나라의 주요 교역상대국과 FTA 체결시 상품무역을 중심으로 협상이 진행되었으며, 정부, 입법부, 시민단체 등도 제조업, 농림수산업 등 상품분야 위주로 관심을 가져왔다. 상품분야가 FTA 체결에 따른 경제적 효과의 상당부분을 차지하는 것은 사실이나, 서비스·투자분야도 교역규모에서 차지하는 비중이 증가하고 있으며, 국내정책에 큰 영향을 미친다는 점에서 중요성을 가지고 있다.

특히, 국내법·제도와 직접 연관이 있는 FTA 서비스·투자협정의 경우 헌법 제6조¹⁾에 따라 국내법에 직접 영향을 미치는 바, 이에 따른 국내법·국내정책에 대한 영향을 분석할 필요가 존재한다. 헌법 제6조에 따라 FTA 협정은 국내법과 동일한 위계를 갖게 되며, 이 경우 신법우선의 원칙, 특별법 우선의 원칙 등에 따라 기존 국내법을 제·개정하는 효과를 갖기 때문이다. 따라서, 우버서비스 등 新서비스를 중심으로 형성될 新통상규범과 FTA 서비스·투자협정의 구조를 검토하여 국내법과의 관계를 규명하고, 이에 따른 국내정책에 대한 영향을 살펴볼 필요가 있다.

1) 대한민국헌법 제6조제1항 : 헌법에 의하여 체결·공포된 조약과 일반적으로 승인된 국제법규는 국내법과 같은 효력을 가진다.

< 표1-1 : 우리나라의 FTA 추진 현황('15.8월 현재 기준)2>

구 분	대상국가	진행상황	비 고
既발효 (11건, 49개국)	칠레	발효('04.4.1)	'02.10 협상타결
	싱가포르	발효('06.3.2)	'04.11 협상타결
	EFTA ³⁾	발효('06.9.1)	'05.7 협상타결
	ASEAN ⁴⁾	발효('07.6.1)	'07.6 상품 / '09.5 서비스 / '09.9 투자 / '10.11 전체발효
	인도	발효('10.1.1)	'09.8 서명
	EU(28개국)	발효('11.7.1)	'10.10 서명
	페루	발효('11.8.1)	'11.3 서명
	미국	발효('12.3.15)	'07.6 협정서명 '10.12 추가협상타결
	터키	발효('13.5.1)	'12.8 기본·상품협정 서명 (서비스·투자 협상 미발효)
	호주	발효('14.12.12)	'14.4월 서명
	캐나다	발효('15.1.1)	'14.9월 서명
타결(5건, 4개국*) * 터키는 기본 · 상품협정 기발효	콜롬비아	서명('13.2.21)	'14.4.29 국회 비준
	터키 (서비스·투자)	서명('15.2.26)	'15.4.30 국회비준동의안 제출
	중국	정식서명('15.6.1)	'15.6.4 국회비준동의안 제출
	뉴질랜드	정식서명('15.3.23)	'15.6.4 국회비준동의안 제출
	베트남	정식서명('15.5.5)	'15.6.4 국회비준동의안 제출
협상 진행 (5건, 22개국)	한중일 (3차)	8차 실무협상 (15.7월)	제8차 수석대표협상 개최 예정 (15.9월)
	RCEP ⁵⁾	9차 협상(15.8월)	제10차 협상 개최 예정 (15.10월 부산)
	중미6개국 ⁶⁾	예비협약 (15.7월)	제1차 협상 개최 예정 (15.9월 서울)
	한-아세안 업그레이드	상품협정 개정 서명('15.8)	추가자유화 협상은 현재 진행중
	에콰도르	협상개시선언 (15.8월)	제1차 협상 개최 예정
협상재개 여건조성 (4건, 9개국)	인도네시아	7차 협상('14.2월)	제8차 협상 일정 미정
	멕시코	2차 협상('08.6월)	제3차 협상 일정 미정
	GCC ⁷⁾	3차 협상('09.7월)	제4차 협상 일정 미정
	일본	3차 과장급협약 (12.6월)	제4차 과장급 협의 일정 미정

2) 한-뉴질랜드 자유무역협정 국회비준동의서, 2015년 8월, p10

3) EFTA(4개국) : 스위스·노르웨이·아이슬란드·리히텐슈타인

4) ASEAN(10개국) : 브루나이·캄보디아·인도네시아·라오스·말레이시아·미얀마·필리핀·싱가포르·베트남·태국

5) RCEP(역내포괄적경제동반자협정) : 한국, 아세안10개국, 중국, 일본, 인도, 호주, 뉴질랜드

6) 중미6개국 : 파나마·코스타리카·온두라스·과테말라·엘살바도르·니카라과

7) GCC(걸프협력회의): 사우디·UAE·쿠웨이트·오만·카타르·바레인

이번 논문에서는 공유경제의 핵심이자 택시운송서비스에 새로운 패러다임으로 부각되고 있는 우버서비스에 대한 미국, EU, 한국의 정책방향, 우버서비스 CPC 코드 분석, 한-미 FTA, 한-EU FTA 등 既체결 FTA 분석, 전자상거래채터 분석 등을 통해 우버서비스에 대한 미국, EU의 국내정책, 향후 통상정책 방향을 살펴보고, 이러한 新통상규범이 우리나라 국토교통부에서 추진하고 있는 우버서비스 관련 정책에 어떠한 영향을 미칠수 있는지 그 영향을 분석하도록 하겠다.

특히, 우버서비스를 분석의 주제로 선정한 이유는 우버서비스의 경우 어플리케이션을 기반으로한 新경제를 창출하는 사업이라는 견해와 면허를 발급받지 않고 운행하는 불법 택시서비스라는 견해가 첨예하게 대립하고 있는 새로운 유형의 서비스로서, 향후 미국, EU의 정책방향에 따라 국제통상규범이 새롭게 정립되고, 이에 따라 한-미 FTA, 한-EU FTA 등 既체결 FTA와 현재 협상이 진행중인 WTO 복수국간 서비스협정(Trade In Service Agreement) 등을 통해 국내정책에 즉각 반영될 가능성이 높기 때문이다.

현재 우리나라의 경우 택시서비스와 같은 운송서비스의 공공적 측면을 정책적으로 보장하기 위해 정부차원에서 경제적수요심사, 면허발급 등을 통해 강력한 규제정책을 펼치고 있다. 이번 논문은 국내에서 추진 중인, 그리고 앞으로 추진할 교통정책이 단지 국내적인 정책환경에 의해서만 결정되는 것이 아니라, 국제통상규범에 의해서도 영향을 받을 수 있다는 점을 지적하는 것이 가장 큰 목적이다. 향후 우버서비스에 대한 국제통상규범의 결정방향에 따라 헌법 제6조를 통해 국내정책에 직접적인 영향을 미칠 수 있기 때문이다.

뒤에서 자세하게 살펴보겠지만 우버서비스 등 신규 택시운송서비스에 대한 논의에서 이러한 서비스가 운송서비스에 해당하는지, 모바일 어플리케이션서

비스인지에 대한 논의가 가장 핵심적이며, 우리나라, 미국, EU에서 논의되고 있는 우버서비스에 대한 본질적인 정책방향과 직접적으로 연관이 되어 있다. 특히, 대다수의 국가들이 택시운송서비스에 대해서는 공공적인 측면을 강조하여 기존 FTA들 내에서 정책의 자율성을 어느 정도 확보하고 있는 반면, 모바일 어플리케이션서비스에 대해서는 시장을 개방하고 있는 상황에서 미국, EU 등 국제통상정책을 주도하는 국가들이 新경제창출을 위해 우버서비스를 모바일 어플리케이션서비스로 규정하는 경우 향후 WTO, FTA 등에 규정된 통상규범을 통해 국내 교통정책의 자율성이 상당부분 제한될 가능성이 존재한다.

이번 논문은 미국, EU 등 통상규범을 선도하는 주요 국가의 우버서비스 관련 국내정책 동향과 향후 정책방향 설정에 따른 국제통상정책을 분석해보고, 이를 우리나라의 한-미 FTA, 한-EU FTA 등 주요 既체결 FTA와 연계하여 분석을 진행할 것이다. 이를 통해, 우버서비스에 대한 미국, EU의 국내 교통정책이 WTO, FTA 등을 통해 우리나라 교통정책에 어떻게 영향을 미치는지를 체계적으로 연구하도록 하겠다.

제2절 연구의 방법 및 구성

미국, EU의 우버서비스에 대한 국내정책이 FTA 서비스·투자협정을 통해 우리나라 교통정책에 어떠한 영향을 미치는지를 분석하기 위해서 인터넷과 스마트폰을 기반으로 최근 전세계적으로 급속하게 이용자가 늘어나고 있는 우버서비스를 중심으로, 이에 대한 국토교통부의 대응정책과 FTA 서비스·투자협정과 관계 분석하도록 하겠다.

특히, FTA 서비스·투자협정은 협정문에 시장접근, 내국민대우, 최혜국대우 등

다양한 의무를 규정하고 있으며, 이러한 의무들은 헌법 제6조를 근거로 국내정책에 직접적인 영향을 미치게 된다. 특히, 수급조절 등과 같이 서비스 공급자의 수를 제한하거나 경제적 수요심사를 서비스 공급 요건으로 요구하는 정책을 신규로 도입하는 경우 FTA 서비스·투자협정의 시장접근 관련 의무를 어떻게 규정하였는지에 따라 관련 국내정책이 FTA, WTO 등 국제통상법상 위법하게 될 가능성이 존재하므로, 우버서비스와 관련된 국토교통부의 국내정책에 대해 한-미 FTA, 한-EU FTA에 대한 합치 여부를 검토하고, 또 향후 통상규범의 정립 방향에 따라 어떠한 영향을 받게 되는지에 대한 면밀한 검토를 진행하도록 하겠다.

이를 위해 택시운송서비스의 패러다임을 바꾸고 있는 우버서비스에 대한 미국, EU 등 통상규범 주도국의 국내정책 동향을 살펴보고, 우리나라에서 추진하고 있는 우버서비스 공급 금지정책이 한-미 FTA, 한-EU FTA 등 주요 既체결 서비스·투자챕터, 전자상거래챕터와 합치하는지 여부 분석할 것이다. 또한, 한-미 FTA와 한-EU FTA를 기반으로 미국과 EU의 우버서비스 등 신규 택시운송서비스에 대한 정책방향, 향후 통상규범 정립방향 등을 종합적으로 분석하도록 하겠다. 특히, 미국, EU의 우버서비스에 대한 국내정책 방향이 통상규범으로 전환되어 우리나라의 우버서비스 관련 국내정책에 어떠한 영향을 미치게 되는지에 대해 세밀한 분석을 진행할 것이다. 이러한 점을 고려하여, 이 논문의 제목을 'FTA 서비스·투자협정의 교통정책에 대한 영향분석: 우버서비스를 중심으로'라고 설정하였다.

제2장 서비스·투자 관련 국제협정 개요

우버서비스와 국내 교통정책과의 관계를 살펴보기 위해서 가장 먼저 서비스 교역의 기본적인 내용을 살펴볼 필요가 있다. 제2장에서는 서비스교역 자유화의 기본적인 틀을 제공하고 있는 WTO 서비스협정(GATS), 각국이 체결하고 있는 투자협정(BIT)의 일반적인 특징 등에 대한 분석을 통해 논의를 위해 필요한 기본적인 사항들을 서술하도록 하겠다.

제1절 WTO 서비스협정

1. 서비스교역 유형

상품의 국제거래는 각자의 국가에 주재하고 있는 수출자와 수입자의 국경간 이동이 없이 상품 또는 재화만 국경을 넘어 무역이 이루어지는 방식으로 이루어진다. 반면, 서비스교역의 경우 시간적·공간적 동시성을 요구하는 서비스교역의 특수성으로 인해 서비스 공급자와 서비스 소비자가 같은 장소에 동시에 존재하는 경우에만 서비스교역이 가능한 것이 일반적이다. 이러한 특수성으로 인해 상품의 경우와 같이 수출자와 수입자가 각각 자기 나라에 머물면서 상품만 국경을 넘어 교역이 이루어지는 방식보다는 이와는 다른 유형으로 서비스교역이 이루어짐에 따라 서비스교역에 대한 유형화가 필요하게 되었다.⁸⁾

이에 따라, 서비스교역 자유화에 대한 기본적인 틀을 제공하고 있는 WTO

8) 법무부, 2000, GATS 해설서, p3~p5

서비스협정(GATS)은 서비스의 국경간 거래가 일어날 수 있는 방식을 크게 4가지 형태(Mode)로 구분하고 있다. ① Mode 1(cross-border supply; 국경간 공급)은 상품의 경우와 같이 수출자와 수입자가 각각 자기 나라에 머물면서 서비스만 국경을 넘는 방식이며, 인터넷을 이용한 전문서비스 제공(경영컨설팅, 법률자문, 건축설계 도면제공 등), 국제화물운송, 음반이나 영화 수출 등이 있다. ② Mode 2(consumption abroad; 해외소비)는 서비스 소비자가 서비스 공급자가 머무르고 있는 국가로 이동(여행이나 출장)하여 서비스를 제공받는 방식이며, 여행, 해외유학, 해외진료, 해외여행 중 식당이용이나 이발, 해외에 출장을 직접 가서 법률자문이나 경영 컨설팅을 받는 경우 등이 있다. ③ Mode 3(commercial presence; 상업적 주재)는 서비스 공급자가 서비스 소비자가 있는 국가로 이동하여 서비스를 제공하는 방식으로, 외국인투자 등 자본의 이동을 통해 서비스 공급이 이루어지는 국가에 외국인투자 기업(지점, 사무소 등 포함)을 설립하여 서비스를 직접 주재하면서 공급하는 방식이다. Mode 3의 경우 외국인투자 등의 자본이동과 함께 외국인 투자기업이 현지에 직접 설립된다는 점에서 서비스 유형 중에서 중요도가 높다고 할 수 있으며, 한-미 FTA 등 높은 수준의 자유화를 추구하고 있는 여러 FTA에서는 서비스분야 Mode 3에 대한 높은 수준의 자유화 및 투자보호를 위해 별도의 투자챕터를 규정하기도 한다. ④ Mode 4(movement of natural person; 자연인의 이동)는 서비스 공급자가 서비스 소비자가 있는 국가로 이동하여 서비스를 제공하는 방식이며, 건설 노동자의 건설 서비스 제공, 외국 법률회사나 컨설팅회사의 직원이 출장을 와서 자문서비스를 해주는 경우, 외국 가수의 내한공연, 기업근로자의 현지근무 등이 있다. 이를 표로 정리하면 아래와 같다.

< 표2-1 : 서비스의 공급유형 >

	공급자 이동 안함	공급자 이동
소비자 이동 안함	Mode 1	Mode 3 (자본 이동) Mode 4 (사람 이동)
소비자 이동	Mode 2	-

WTO 서비스협정에서 규정된 규제조치는 내·외국인간 차별여부에 따라 차별적 조치와 비차별적 조치, 규제조치의 기준에 따라 양적인 규제조치와 질적인 규제조치로 구분할 수 있으며, 이를 시장접근, 내국민대우, 국내규제로 분류하면 아래의 표와 같다.

< 표2-2 : 서비스 관련 규제유형 >

차별여부/규제기준	양적인 규제	질적인 규제
차별적 조치	시장접근(MA) 제한	내국민대우(NT) 제한
비차별적 조치	시장접근(MA) 제한	합법적인 국내규제(DR)

서비스 공급자수의 제한, 경제적 수요심사 등 양적인 규제의 경우 차별성 여부와 무관하게 시장접근(Market Access)에 대한 제한조치로 분류되며, 차별적인 질적인 규제는 내국민대우(National Treatment)에 대한 제한으로, 비차별적인 질적인 규제는 합법적인 국내규제(Domestic Regulations)에 해당한다. 합법적인 국내규제(Domestic Regulations)의 경우 각 국가의 정책 자율성과 재량권을 부여하기 위해 인정되는 것이나, WTO 회원국은 서비스 교역에 영향을 미치는 일반적으로 적용되는 모든 조치에 대해서 합리적이고 객관적이며 공평한 방식으로 시행되도록 보장할 의무를 갖는다.

2. WTO 서비스협정의 자유화방식 및 주요의무

WTO 서비스협정은 서비스를 155개로 분류하고, 서비스 분야를 양허표에 기재하지 않으면 협정문에 규정된 시장접근, 내국민대우 의무가 적용되지 않는다. 일단 양허표에 기재한 서비스 분야에 대해서는 시장접근, 내국민대우에 대한 규제·제한사항을 적시하여야 하며, 이를 규정하지 않는 경우 시장접근, 내국민대우가 적용된다. 한편, Mode 4에 해당하는 자연인의 이동의 경우, 수평적 양허(Horizontal Commitment)⁹⁾에 기업내 전근자(ICT), 사업상 방문자(BV), 계약서비스공급자(CSS), 독립적 전문가(IP) 등 양허를 하는 인력유형을 적시하는 형식으로 이루어진다. 이러한 방식을 포지티브(Positive) 방식이라 한다. 또한, 최혜국대우 의무의 경우 별도의 부속서에 최혜국대우 의무 면제항목을 기재하여 최혜국대우 의무를 면제받을 수 있다.

WTO 서비스협정에 규정된 당사국의 주요의무는 다음과 같다. ① 최혜국대우(Most-Favored-Nation Treatment) 의무는 WTO 서비스협정의 대상이 되는 모든 조치에 관하여, 각 회원국은 그 밖의 회원국의 서비스와 서비스 공급자에게 그 밖의 국가의 동종 서비스와 서비스 공급자에 대하여 부여하는 대우보다 불리하지 아니한 대우를 즉시 그리고 무조건적으로 부여해야하는 의무이다. 즉, 가장 혜택을 많이 보는 회원국에 대한 대우를 다른 모든 회원국에게 배풀 의무이자 모든 외국을 동등하게 대우해 주어야 하는 의무이다. ② 내국민대우(National Treatment) 의무는 타 회원국의 서비스 및 서비스 공급자에게 서비스의 공급에 영향을 미치는 모든 조치와 관련하여 자기 나라의 동종 서비스와 서비스 공급자에게 부여하는 대우보다 불리하지 아니한 대우를 부여할 의무이다. 특히, 형식적으로 동일하거나 상이한 대우라도 그것이 타 회원국

9) 수평적 양허 : 양허된 모든 서비스 부문에 공통적으로 적용되는 양허로서, 일반적으로 양허표 앞부분에 기재된다.

의 동종 서비스 또는 서비스 공급자와 비교하여 회원국의 서비스 또는 서비스 공급자에게 유리하도록 경쟁 조건을 변경하는 경우에는 불리한 대우로 간주된다. 즉, 회원국의 서비스 및 서비스 공급자를 자국의 서비스 및 서비스 공급자와 동등하게 대우해 주어야 하는 의무이다. ③ 시장접근(Market Access) 의무는 타 회원국의 서비스 및 서비스 공급자에 대해 자기 나라의 양허표상에 합의되고 명시된 제한 및 조건 하에서 규정된 대우보다 불리하지 아니한 대우를 부여할 의무이다. 세부적인 사항은 아래의 표와 같다.¹⁰⁾

< 표2-3 : 시장접근 관련 제한조치 유형 >

- | |
|--|
| <p>1) 수량쿼터, 독점, 배타적 서비스 공급자 또는 경제적 수요심사* 요건의 형태 부여에 관계 없이 서비스 공급자 수에 대한 제한</p> <p>* 경제적 수요심사(Economic Needs Test) : 기업의 시장진입이 경제적 관점에서 비추어 볼 때 정당한지 여부를 정부, 협회 등에서 결정·통제하는 제도로써, 경제적 수요심사가 불투명하고 자의적으로 이루어질 가능성이 존재하여 보호주의적 효과를 초래할 수 있음</p> <p>2) 수량쿼터 또는 경제적 수요심사 요건의 형태의 서비스 거래 또는 자산의 총액에 대한 제한</p> <p>3) 쿼터나 경제적 수요심사 요건의 형태로 지정된 숫자 단위로 표시된 서비스 영업의 총 수 또는 서비스의 총 산출량에 대한 제한</p> <p>4) 수량쿼터 또는 경제적 수요심사 요건의 형태로 특정 서비스 분야에 고용되거나 혹은 한 서비스 공급자가 고용할 수 있는, 특정 서비스의 공급에 필요하고 직접 관련되는, 자연인의 총 수에 대한 제한</p> <p>5) 서비스 공급자가 서비스를 제공할 수 있는 수단인 법인체나 합작 투자의 특정 형태를 제한하거나 요구하는 조치</p> <p>6) 외국인 지분 소유의 최대 비율 한도 또는 개인별 투자 또는 외국인 투자 합계의 총액 한도에 의한 외국 자본 참여에 대한 제한</p> |
|--|

WTO 회원국에 대해 WTO 서비스협정에서 규정하고 있는 비차별적, 질적 규제와 관련된 기타 의무에는 지불 및 이전(제11조 : Payments and

10) 박덕영·이재형, 2010, 국제경제법 기본조약집, 박영사

Transfers), 투명성(제3조 : Transparency), 인정(제7조 : Recognition) 등이 있으며, 이러한 의무는 과실송금 보장, 절차상 투명성 제고, 표준·면허·승인 등에 대한 인정을 통해 회원국간 서비스교역을 원활화하기 위한 법·제도적 기반을 제공한다.

한편, WTO 서비스협정 예외에 대해 살펴보면 법집행, 중앙은행기능, 사회보장 등 정부권한행사 관련 서비스와 항공운송은 WTO 서비스협정 자체의 적용이 배제¹¹⁾된다. 정부조달의 경우 최혜국대우, 시장접근, 내국민대우 의무의 적용이 배제되며, 별도의 WTO 정부조달협정에서 규율을 한다. 보조금과 조세는 WTO 서비스협정의 적용대상이나, 많은 국가들이 수평적 양허에서 내국민대우의 적용을 배제하여 정책의 자율성을 확보하고 있다. 기타 예외로는 공중도덕, 공공질서, 공중보건, 법집행 등에 대한 일반적 예외, 안보예외, 국제수지 관련 세이프가드, 혜택의 부인 등이 있다.

3. WTO 서비스협정과 자유무역협정(Free Trade Agreement)

WTO 서비스협정 제5조(경제통합)에 근거하여 추진되는 FTA의 경우 일반적으로 양자적인 성격을 가지고 있기 때문에, 더 높은 수준의 자유화를 추구한다. 한-미 FTA의 경우 WTO 서비스협정보다 높은 수준의 서비스교역 자유화를 규정하고 있다. 한-미 FTA에는 Mode 1, 2, 4에 대한 현지주재(Local Presence) 의무 요구금지, Mode 3에 대한 이행요건(Performance Requirement) 부과금지, Mode 3에 대한 고위경영진 및 이사회(Senior Management and Boards of Directors) 등이 추가적으로 규정되어 양자간 높은 수준의 서비스교역 자유화를 위한 법·제도적인 기반을 마련하고 있다.

11) 항공운송의 경우 ① 항공기 유지·보수, ② 항공권 판매, ③ 컴퓨터예약시스템(CRS)의 경우 WTO 서비스협정의 적용을 받으며, 한국의 既체결 FTA의 경우에도 일반적으로 서비스·투자협정의 적용을 받는다. 일부 FTA의 경우 지상조업서비스(Ground Handling Service), 특수항공서비스 등도 적용범위에 포함하는 경우도 있다.

특히, 한-미 FTA는 WTO 서비스협정과 달리 중요한 차이가 존재하는데, WTO 서비스협정은 Mode 1, 2, 3, 4에 대해서 서비스 무역에 관한 일반협정 (General Agreement on Trade in Services)이 적용되는 반면, 한-미 FTA는 Mode 1, 2, 4를 국경간 서비스무역 챗터(Cross-Border Trade in Services)에서, Mode 3를 투자 챗터(Investment)에서 규율하고 있다. 투자 챗터에는 서비스업 직접투자 외에 제조업과 1차 산업의 직접투자 및 전 산업의 포트폴리오 투자가 모두 포함된다. 이러한 차이는 Mode 3에 해당하는 외국인 투자 및 기업의 설립을 투자챗터에서 규율함으로써 투자 및 투자자에 대한 보호를 더욱 강화하는 효과를 갖는다. 예를 들면, 한-미 FTA 투자 챗터의 경우 투자자와 국가 간 분쟁해결(Investor-State Dispute Settlement)을 포함하고 있어, 투자자가 직접 당사국을 상대로 투자 관련 권리구제를 요청할 수 있는 권리를 갖게 되어 투자자에 대한 실효적인 권리구제 수단이 보장된다.

이처럼, WTO 서비스협정 제5조(경제통합)를 근거로 추진되는 FTA의 경우 일반적으로 WTO 서비스협정 보다 높은 수준의 서비스 자유화를 추진하게 되며, 한-미 FTA 등과 같이 네거티브(Negative) 방식으로 서비스 자유화를 규정하는 경우 Mode 3를 투자챗터에서 규율하게 됨에 따라 투자자 보호를 더욱 강화시키는 효과를 갖는다. 반면, WTO 서비스협정과 같은 포지티브(Positive) 방식의 자유화를 규정하고 있는 한-EU FTA의 경우 별도의 투자챗터가 존재하지 않으며, '설립'이라는 별도의 절을 통해 Mode 3를 규율하게 된다. '설립' 절의 경우 각 국의 정책 자율성을 존중하여 한-미 FTA 등 他FTA 투자챗터에서 규정하고 있는 여러 의무, 투자자와 국가간 분쟁해결(Investor-State Dispute Settlement) 등 투자 및 투자자 보호를 위한 장치를 규율하고 있지 않은 것이 특징이다. 이러한 특징은 2007년 5월 당시에는 EU 법체계상 투자보

호 관련 협상 권한이 EU집행위원회에 있지 않고 EU 각 회원국이 보유하고 있었기 때문인데, EU집행위원회는 한-EU FTA가 가서명된 2009년 10월 이후인 2009년 12월 1일에야 발효한 리스본 조약에 의해 투자보호에 관한 대외적 협상권한을 부여받았다.¹²⁾

제2절 투자협정

투자협정이란 투자유치국 내의 외국인 투자를 보호·증대할 목적으로 외국인투자 보호규범을 정하는 다자 또는 양자간 조약을 말한다.¹³⁾ 일반적으로 투자협정은 내국민대우, 최혜국대우, 공정·공평대우, 수용보상, 손실보상, 송금보장 등의 내용을 규정하고 있으며, 이를 통해 투자자에 대한 실질적인 보호를 제공한다. 또한, 이러한 의무의 준수를 담보하고 투자자에 대한 실효적인 권리구제 수단을 제공하기 위해 투자자-국가간 분쟁해결절차(Investor-State Dispute Settlement) 등을 규정하고 있다. 한편, 일각에서는 투자협정을 국가가 가진 국제투자에 대한 국내적 규제 권한을 국제적으로 규율하기 위한 국제규범으로 보는 견해도 존재한다. 이러한 견해를 따르는 경우 투자협정은 외국인투자자의 법적지위를 보장하기 위해 국내적 규제 권한을 국제적·통일적으로 양자 또는 다자간 규율하는 국제규범에 해당되게 된다.¹⁴⁾

또한, 투자협정은 광의의 개념과 협의의 개념으로 대별할 수 있다.¹⁵⁾ 광의의 투자협정은 투자보장협정(IPPA : Investment Promotion and Protection Agreement)으로 투자유치국의 국내법에 따라 허용된 투자에 대한 보호만을

12) 대외경제정책연구원, 2014, 한국의 기체결 FTA 서비스 및 투자 협정문 분석 : 한-미 FTA와 한-EU FTA를 중심으로, p93~p97

13) 법무부, 2008, 한-미 FTA 투자분야 연구 p1

14) 법무부, 2009, 국제투자분쟁 공무원교육자료 p26

15) 법무부, 2008, 한-미 FTA 투자분야 연구 p2

규정한다. 이러한 투자보장협정은 투자자유화를 규정하지 않으므로 투자자유화에 관한 유보목록이 존재하지 않는다. 반면, 협의의 투자협정(BIT : Bilateral Investment Treaty)은 투자자유화, 설립 전 단계 투자에 대한 보호를 포함하는 것으로서 FTA내의 투자챕터 등이 이러한 범주에 해당한다. 이러한 견해에 따르면 설립 후 단계 투자만을 보호하는 것이 투자보장협정에 해당하며, 설립 전 단계 투자와 설립 후 단계 투자를 모두 보장하는 것이 협의의 투자협정에 해당하게 된다.

하지만 실무적으로는 이를 혼용하여 사용하고 있으며, 일반적으로 설립 후 투자만 보호하는 BIT를 투자보장협정으로 사용하는 경우가 더 많다. 또한, 투자보장이나 보호보다 투자 자유화를 포함하는 협정인지 여부를 기준으로 투자자유화 협정, 투자보장협정으로 구분하기도 하므로, 보통 양자를 모두 통칭하여 '투자협정'이라 하는 경우가 많다. 우리나라의 경우 FTA에 포함된 투자챕터는 투자자유화 요소를 포함하고 있으나 대부분의 투자보장협정은 투자자유화 요소가 배제되어 있는 것이 특징이다. 한-EU FTA 등 일부 특수한 경우를 제외하고 한국에서 체결하는 대부분의 FTA의 경우 FTA 체결 시 투자자유화를 포함한 투자협정을 포함하는 것이 일반적이다.¹⁶⁾

투자협정의 경우 일반적으로 내국민대우, 최혜국대우, 공정·공평대우, 수용 및 보상, 송금보장, 이행의무 부과금지 등 실제적인 권리·의무규정과 투자자대 국가간 분쟁해결절차 등을 주요 골자로 하며, 이는 BIT나 FTA가 유사한 구조를 갖는다.¹⁷⁾ 다만, 한-EU FTA의 경우 별도의 투자챕터가 존재하지 않으며, 설립절(Establishment)에서 투자 관련된 부분을 규율하고 있다. 한-EU FTA는 실질적인 투자보장은 개별국과의 BIT를 통해서 해결하는 구조로 별도

16) 법무부, 2010, 한국의 투자협정 해설서 p8

17) 법무부, 2010, 한국의 투자협정 해설서 p10

의 투자자 보호조항은 없고 시장접근(Market Access)에 대한 조항만이 존재하는 것이 특징이다.

제3장 선행연구와 한-미 FTA 및 한-EU FTA 서비스·투자 개관

제1절 선행연구와의 차별성

그동안 진행되어 왔던 FTA 서비스·투자협정에 관련된 연구는 법학, 경제학을 위주로 수행되었다. FTA 서비스·투자협정의 기본적인 특성은 법조문으로 구성되어 있다는 점에서 법학을 기반으로 하고 있으며, 협정문을 구성하고 있는 조문에 대한 면밀한 법률검토를 통해 각 조문의 의미와 효과를 연구하는 것은 매우 중요한 작업이다. 특히, 既체결 FTA의 조문간 비교·분석, 각 조문의 법률적 분석, 판례검토 등을 중심으로 이루어지는 법률분석은 既체결 FTA의 원활한 이행·운영과 앞으로 체결할 FTA 협상을 위해 중요한 학문적인 기반이 되고 있다. 한편, 경제학을 중심으로 이루어지는 FTA 서비스·투자에 대한 연구의 경우 세부적인 서비스(물류, 금융, 의료 등)를 중심으로 FTA의 체결이 同서비스산업에 어떠한 경제적인 영향을 미치는지를 주요 분석 과제로 하여, 同서비스산업에 대한 경제적 영향(경제적 효과, 시장성장 가능성, 고용변화 등)을 중심으로 연구가 수행된다. 이러한 경제적 측면에서의 분석도 FTA의 추진여부에 대한 정책결정, FTA 활용도 제고, FTA의 경제적 성과측정 등을 위해 매우 중요한 역할을 담당하고 있다.

다만, FTA 서비스·투자협정에 대한 법·경제적인 연구는 효과적·체계적인 FTA 협상의 추진과, 既체결 FTA의 원활한 이행·운영을 위해 매우 중요하고 필요한 연구임에는 분명하지만, FTA 서비스·투자협정이 국내정책에 어떠한 영향을 미칠 수 있는지에 대한 분석은 미흡한 것이 사실이다. 이번 논문은 기존에 추진되어 왔던 FTA 서비스·투자협정에 대한 법·경제적 연구와 달리 FTA 서비스·투자협정의 정책적인 관점에서의 연구를 진행하여 미국,

EU의 국내정책이 WTO, FTA 등의 통상규범을 통해 국내정책에 어떠한 영향을 미치는지를 살펴볼 것이다.

이번 논문의 연구방향을 개략적으로 살펴보면, 우버서비스가 미국, EU 등 국제통상정책을 이끌고 있는 국가에서 어떠한 정책방향으로 설정되고 있는지를 살펴보고, 이러한 정책방향에 따라 既체결 FTA 및 WTO 복수국간 서비스협정(Trade In Services Agreement) 등 향후 통상협상을 통해 국내 교통정책에 어떠한 영향을 미치게 될 것인지를 분석할 것이다. 이를 위해 네거티브 방식을 취하고 있는 한-미 FTA, 포지티브 방식을 취하고 있는 한-EU FTA의 서비스·투자협정을 중심으로 서비스·투자협정이 국내정책에 미치는 영향에 대한 분석을 진행할 것이다. 또한, 서비스·투자협정의 자유화방식, 최혜국대우, 현지주재, 고위경영진 및 이사회, 내국민대우 등 세부적인 의무사항, 역진방지조항, Standstill 조항 등 세부적인 사항을 분석·검토하고, 이를 토대로 국내 정책간의 관계를 세부적으로 검토하도록 하겠다. 추가적으로 한-미 FTA, 한-EU FTA의 전자상거래챕터를 분석하여 전자상거래에서 향후 우버서비스 관련 통상규범을 규정할 수 있을지에 대한 분석을 진행하도록 하겠다.

제2절 한-미 FTA, 한-EU FTA 서비스·투자협정문 개관

한-미 FTA의 경우 WTO서비스협정과 한-EU FTA와의 가장 큰 차이점은 자유화방식이 네거티브(Negative) 방식인 점이다. WTO서비스협정과 한-EU FTA의 경우 포지티브(Positive) 방식의 자유화 방식을 취하고 있기 때문에 상대적으로 서비스·투자분야에 대한 자유화 정도가 낮다.

한-미 FTA의 경우 WTO 서비스협정에 규정된 최혜국대우 의무와는 달리

경제통합(Economic Integration)의 경우에도 최혜국대우 의무의 적용을 받고, 최혜국대우에 대한 혜택은 FTA 당사국에만 부여된다.¹⁸⁾ 또한, 서비스·투자분야에서 기존에 체결된 협정의 경우 최혜국대우 의무를 적용받지 않아 과거 MFN이 적용되지 않으나, 미래에 체결될 협정의 경우에는 일부 분야(항공, 어업, 해운)를 제외하고는 최혜국대우가 부여가 되어 미래 MFN이 적용된다. 다만, 실제 적용에 있어서 FTA의 체결로 인해 추가적인 자유화를 하는 경우, 이러한 자유화 이행을 위해 국내법·제도를 개정·신설·폐지하게 된다. 이 경우 FTA 당사국이 아닌 다른 국가들도 국내법 개정·신설·폐지에 따른 추가적인 자유화 혜택을 향유하는 경우가 일반적이다. FTA 당사국과 당사국이 아닌 다른 국가들간의 차이점은 FTA 당사국의 경우 Standstill조항, 역진방지조항(Ratchet Mechanism)의 적용을 받아 일정 수준의 자유화를 보장받을 수 있다는 것이다.

또한, 한-미 FTA에서 시장접근(Market Access) 의무는 서비스 챕터에만 규정되어 있으나, 투자챕터 연계 조항을 통해서 투자챕터에도 적용된다. 이처럼 투자챕터 연계조항을 통해서 적용되는 의무에는 시장접근(Market Access) 이외에도 국내규제(Domestic Regulations), 투명성(Transparency) 등이 있다. 이에 따라 시장접근, 국내규제, 투명성 조항이 투자챕터의 적용을 받게 되는 Mode 3에 대해서도 연장되어 적용된다. 다만, 이러한 규정이 서비스챕터에 규정되어 있기 때문에 서비스챕터의 적용범위 및 대상에 한정되어 적용되는 효과를 갖는다. 그리고, 각주를 통해 이러한 의무에 대해서는 투자챕터의 투자자와 당사국간 분쟁해결(Investor-State Dispute Settlement) 절차가 적용되지 않음을 명문화하고 있다. 한편, 한-EU FTA의 경우에는 별도의 투자챕터가 존재

18) WTO 서비스협정의 경우 과거 또는 미래의 모든 경제통합(Economic Integration)에 대해 최혜국대우 의무의 예외로 한다고 규정되어 있으나, 한-미 FTA는 부속서2에서 기존에 체결된 협정에 대해 최혜국대우 관련 포괄적인 유보를 기재

하지 않으며, 설립절(Establishment)에 의해 Mode 3가 규율된다. 한-EU FTA는 투자절의 적용범위가 서비스와 비서비스 투자를 모두 포괄하고 있기 때문에 시장접근 관련 의무가 서비스와 비서비스 투자에 모두 적용된다는 점에서 차이가 있다.

한-미 FTA는 한-EU FTA와 WTO 서비스협정과 달리 현지주재(Local Presence), 이행요건(Performance Requirement), 고위경영진 및 이사회(Senior Management and Boards of Directors) 등의 의무가 추가적으로 규정되어, 서비스·투자 관련 시장 자유화를 법·제도적으로 보장하고 있는 것이 특징이다. 한-미 FTA에 규정되어 있는 추가적인 의무를 분석하면 다음과 같다.

현지주재(Local Presence) 의무는 Mode 1, 2, 4에 대해서 적용이 되며, 서비스 공급을 위해 현지에 사무소 등을 통해 주재할 의무를 부과하지 않는 것을 의미한다. 현지주재 의무가 부과되는 이유는 법집행 대상 확보, 관리·감독 등을 위해 정부의 규제를 적용할 수 있는 물리적인 실체를 유지하기 위한 것이며, 이에 따라 기업의 주재가 요구되는 Mode 3에는 적용될 실익이 없어 Mode 1, 2, 4만을 규율대상으로 하고 있다. 이행요건(Performance Requirement)은 Mode 3에 적용되는 의무이며, 외국인 투자기업에 대해 i) 수출, ii) 국산품 조달, iii) 수입의 수출 연동, iv) 국내판매의 수출 연동, v) 기술이전, vi) 생산지 국내한정 등에 대한 이행의무 부과를 금지하는 것이다. 고위경영진 및 이사회(Senior Management and Boards of Directors)는 Mode 3에 대해 적용되는 의무로 외국인 투자기업에 대해 i) 최고경영진의 국적요건 금지, ii) 이사회 과반수의 국적요건 또는 국내 거주요건 금지 등을 부과한다. 고위경영진 및 이사회 의무에 대한 유보는 항공, 방송 등 외국인 투자기업이 진출할 경우 국가안보, 사회질서 등에 영향을 미치는 분야에 규정되는 것이 일반적이다.

< 표3-1 : 서비스·투자 비합치조치에 적용되는 챕터상 의무분석 >

서비스챕터	투자챕터	
	서비스(Mode 3)	非서비스
최혜국대우(Mode 1, 2, 4)	최혜국대우	최혜국대우
내국민대우(Mode 1, 2, 4)	내국민대우	내국민대우
시장접근(Mode 1, 2, 3, 4)	×	×
현지주재(Mode 1, 2, 4)	×	×
	고위경영자 및 이사회	고위경영자 및 이사회
	이행요건	이행요건

한-미 FTA는 상기 논의한 의무 중 최혜국대우, 내국민대우, 시장접근, 현재 유보, 이행요건, 고위경영진 및 이사회의 의무를 벗어나는 국내법·제도가 존재하는 경우 또는 정책 자율성을 확보하고 싶은 경우 비합치조치(Non-Comforming Measures)를 부속서 1(현재유보), 부속서 2(미래유보)에 기재한다. 비합치조치(Non-Comforming Measures) 부속서에 비합치조치를 기재하지 않으면 협정문에 규정된 개방의무(최혜국대우, 내국민대우, 시장접근, 현지주재, 이행요건, 고위경영진 및 이사회)가 적용된다. 현재유보(부속서 1)에서는 현재 존재하는 의무제한 조치를 기재하여 유보하고 그 이상의 제한조치는 없을 것임을 약속하며, 역진방지조항(ratchet mechanism) 적용된다. 미래유보(부속서 2)에서는 현재 의무제한 조치가 있건 없건 장래 어떠한 제한조치라도 도입할 수 있는 권리를 유보하며, 현재 의무제한 조치가 있는 경우에는 부속서 2에 이를 기재할 수 있다. 또한, 앞서 논의한 바와 같이 한-미 FTA의 경우 Mode 1, 2, 4를 서비스챕터에서 Mode 3를 투자챕터에서 규율하고 있는데, 이는 투자 및 투자자 보호를 강화하여 서비스교역을 활성화하고, 외국인투자의

촉진을 강화하기 위한 것이다. 또한, 투자챕터는 서비스 관련 직접투자 외에도 제조업, 1차산업 관련 직접투자 및全产业链의 포트폴리오 투자도 포함하고 있다.¹⁹⁾ 반면, 한-EU FTA의 경우 서비스시장을 개방하는 분야를 양허표에 기재하는 방식을 취하고 있으며, 양허표에 기재하지 않거나 약속하지 않음(Unbound)으로 규정하는 경우 관련 서비스 시장을 개방하지 않게 되어 정책의 자율성을 확보할 수 있게 된다.

또한, 한-EU FTA의 경우 “시장접근, 내국민대우 및 최혜국 대우에 관한 의무와 합치를 감소시키지 아니하는 한도에서만 모든 조치를 개정할 수 있다”라고 명문화하여 역진방지조항(Ratchet Mechanism)이 아닌 Standstill 조항이 포함되어 있는 반면, 한-미 FTA의 경우 “비합치조치의 개정이 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회에 대하여 그 개정 직전에 존재하였던 그 조치의 합치성을 감소시키지 아니하는 한도에서의 그 개정”이라 명문화하여 역진방지조항(Ratchet Mechanism)을 도입하였다. 부속서 2(미래유보)의 경우 현재 국내법·제도 등에 존재하는 국내규제 또는 의무제한 조치의 존부와 상관없이 장래에 신규 제한조치 또는 국내규제를 신설·강화할 수 있는 권리를 유보하여 정책 자율권을 확보하도록 하고 있다. 미래유보에 서비스·투자 분야 및 서비스·투자유형과 함께 유보하고자 하는 의무(최혜국대우, 내국민대우, 시장접근, 현재유보, 이행요건, 고위경영진 및 이사회)를 기재하면 그 기재한 사항에 대해서는 정책의 자율성을 확보할 수 있게 된다.

추가적으로, 한-미 FTA의 경우 한-EU FTA과는 상이하게 금융서비스에 대한 별도의 챕터가 존재한다. 이 챕터에는 최혜국대우, 시장접근, 내국민대우,

19) 양자적인 FTA에서는 국가의 정책자율권이 광범위하게 인정되기 때문에 투자챕터의 규율 범위 및 대상이 FTA에 따라 차이가 존재하며, 한-인도 CEPA, 한-터키 FTA의 경우에는 투자챕터가 존재하지만 투자챕터는 서비스 관련 Mode 3를 규율하지 않음

고위경영자 및 이사회회의무 등이 규정되어 있으며, 국경간 무역(Cross-Border Trade)을 통해 보험서비스, 금융기관 지원을 위한 서비스 등 국경간 금융서비스를 규율한다. 또한, 비합치조치의 경우 별도의 부속서 3에 기재하는 것이 특징이다. 반면, 한-EU FTA 의 경우 별도의 금융서비스 챕터가 존재하지 않고 금융서비스를 양허표에 기재하는 것이 특징이며, 한-뉴질랜드 FTA 등 일부 FTA의 경우 금융서비스를 협정에 통합시킬 수 있도록 추후 작업반 등에서 논의할 수 있도록 규정하기도 한다.

제4장 우버서비스 분석

제1절 우버서비스 개요

우버(UberCab)는 2009년 미국 캘리포니아주 샌프란시스코에서 설립된 국제 회사로서 모바일 어플리케이션을 기반으로 운송서비스를 제공하고 있다. 소비자가 어플리케이션을 통해 운송서비스 제공을 요청하면 네트워크를 통해 개인 운전자가 개인차량을 이용하여 서비스수요자에게 운송서비스를 공급하는 형태로 이루어지며, 에어비앤비(Air B&B) 등과 함께 공유경제를 대표하고 있다. 우버서비스는 편리성과 저렴한 가격을 바탕으로 빠른 성장세에 있으며, 대중교통 수요가 충분하지 않아 정식 노선을 마련하기 힘든 농어촌지역의 경우 우버서비스를 대중교통의 새로운 대안으로 검토하고 있을 정도로 혁신성이 뛰어나다.

우버는 현재 58개 국가, 300여개 도시에서 영업 중이며, 도시뿐만 아니라 버스, 택시 등 대중교통 서비스가 제공되지 않는 지역에도 빠른 속도로 확산되고 있다. 이러한 우버서비스의 가장 큰 장점은 요금이 싸고 대기시간이 짧다는 것이다. 우버서비스의 요금은 택시의 약 80% 수준이며, 대기시간은 5분 미만으로 매우 짧다. 또한, 우버서비스는 대중교통망이 부실하여 시민들이 불편을 겪고 있는 지역에서 대안적인 교통수단으로 확대되고 있으며, 실제 우버서비스의 50% 이상은 버스나 택시가 없는 지역에서 이루어지고 있다.²⁰⁾

20) 성낙문, "2015 Transforming Transportation", 월간교통, 2015.2월, p60~p63

< 표4-1 : 우버의 평균 대기시간 >

도시	대기시간(분)
샌프란시스코	2.6
런던	3.3
스톡홀름	4.0
뉴욕	2.7
보스턴	3.1
멕시코시티	4.2
파리	4.5

하지만, 일종의 카풀링서비스인 우버서비스는 저렴한 운송서비스 제공, 소비자 선택의 다변화 등 많은 장점을 가지고 있으나, 무면허 서비스에 대한 안정성과 불법성 문제로 인해 정부 당국 및 택시업계들로부터 비판을 받고 있다. 우버운전자는 택시면허를 취득하기 위한 요건 및 운행에 대한 안전요건 등을 준수할 법적의무가 없기 때문에 기존의 택시 영업자들에게는 불공정한 경쟁환경을 조성하고 있으며, 소비자는 각종 안전문제에 노출되고 있다.

이러한 우버서비스에 대해 경제 활성화 및 일자리 창출을 촉발할 수 있는 新공유경제라는 인식을 바탕으로 정부규제를 완화해야 한다는 주장과 운송서비스 자체에 대해 안전성, 불법성 등의 문제가 존재하므로 정부규제를 강화해야 한다는 주장이 상충되고 있다. 특히, 우버서비스가 택시운송서비스인지 모바일 어플리케이션 서비스인지에 대한 명확한 법적정의를 내려지지 않은 채, 각국 정부는 우버서비스에 대한 규제 또는 탈규제 정책을 추진하고 있다. 다음 절에서 한국, 미국, EU 등 주요 국가의 우버서비스에 대한 정부대응 동향을 살펴해보도록 하겠다.

제2절 우버서비스에 대한 정부대응 동향

1. 한국

한국은 2013년 8월 처음 우버코리아가 국내영업을 시작한 이래, 정부(특히, 국토교통부, 서울시)와 지속적인 마찰을 빚어 왔다. 2013년 국토교통부, 서울시 등은 ‘우버 대응 태스크포스(TF)’를 발족한 뒤 우버영업을 제한하기 위한 노력을 기울였으며, 2014년 12월 서울시의회는 우버차량 신고포상금제도(우파라치) 조례를 통과시켰다. 검찰은 2014년 12월 우버의 창업자와 국내지사를 여객자동차운수사업법 위반 혐의로 기소하였으며, 이는 우버의 유상운송 자체를 불법으로 보고 형사재판에 넘긴 세계 최초의 사례이다.²¹⁾

또한, 국회는 여객자동차운수사업법 개정안(2015년 12월 시행 예정)을 2015년 5월 발의하여 렌터카를 빌려 유상으로 운송에 사용하거나 다시 남에게 대여해서는 안되고 누구든지 이를 ‘알선’해서는 안 된다고 법에 명시하였다.²²⁾ 이는 우버서비스를 전면적으로 금지하기 위해 자가용자동차를 유상으로 운송용으로 제공하거나 임대하면 안되고 누구든지 이를 ‘알선’해서는 안 된다고 명시한 동법 제81조의 공백을 입법적으로 보완한 것이다. 한국은 여객자동차운수사업법을 통해 우버서비스를 법·제도적으로 금지시킴으로서, 우버서비스를 택시서비스의 한 유형에 해당한다고 정책적인 판단을 하고 있다.

21) 동아일보, 불법 논란 우버택시 결국 한국 법정에 선다, 2014년 12월 25일

22) 국회입법예고, 여객자동차운수사업법 일부개정법률안(심재철 의원 등 12인), 2015년 5월

2. EU

프랑스, 스페인, 독일 등 EU 회원국에서도 우버 서비스를 제한하는 법원의 결정이 이어지고 있다. 2014년 10월 프랑스 국회는 운송회사가 사용자에게 근처의 이용가능한 차량을 알려주도록 GPS를 사용하는 것을 금지하는 법안을 통과시켰으며, 검찰은 파리 우버사무소에 대한 수색을 명령한 바 있다. 2014년 12월 스페인 법원은 무면허 영업 및 불공정 경쟁을 이유로 우버서비스 중단을 결정하였으며, 2015년 3월 독일 법원 역시 우버의 저가 서비스에 대해 금지 결정을 내렸다.

벨기에의 경우 2014년 1월 영업이 시작되었으며, 브뤼셀에만 약 700명의 운전기사가 우버서비스에 등록되어 있다. 2014년 3월 브뤼셀 상사법원 (Commercial court)은 브뤼셀 지역에서의 우버 영업을 즉각 중지하고, 이를 위반하는 경우에는 매일 10,000유로의 벌금을 부과하도록 결정하였다. 동 재판은 택시조합에 의해서 주도되었으며, 상사법원은 우버서비스는 택시영업 면허를 가지고 있지 않으며, 관련 규제를 준수하고 있지 않아 위법하다고 판결하였다. 브뤼셀 경찰은 2014년 3월 법원 판결 이후, 우버 운전자들을 계속 적발하였고, 2015년 3월 최초로 무면허 택시 운전으로 우버운전자를 고발조치하였으며, 2015년 5월에는 브뤼셀 법원에서 우버 운전기사에 대해 최초의 유죄판결이 내려졌다.²³⁾

한편, 브뤼셀 지방정부는 우버서비스를 지역 공공교통의 보조수단으로 인정하려는 움직임을 보이고 있으며, 우버운전자들도 택시운전자들과 동일한 요건을 준수하면 합법적인 영업이 가능하도록 법률안을 준비하고 있다. 예를 들면,

23) 외교부, 우버(Uber) 서비스 관련, 벨기에 및 EU내 동향, 2015년 5월

플레미시 지방의회는 경우 농촌지역의 고비용의 버스 시스템을 대체하기 위해 일정한 요건을 갖춘 경우 우버서비스의 허용을 플레미스 대중교통 당국에 요청한 바가 있다.

또한, 네덜란드의 경우 우버서비스는 아직 불법이지만, 최근 기술혁신을 막는 규제를 철폐하기 위해 네덜란드 경제부를 중심으로 법률을 정비할 추진하고 있다. 특히, 네덜란드 환경부는 택시운전자가 되기 위한 시험을 없애고, 운전자가 공식자격증 없이 택시서비스를 제공할 수 있도록 하며, 택시요금표 설치의무를 폐지하여 이를 디지털화 하고, 택시 영수증을 모바일 어플리케이션으로 대신할 수 있도록 정책적인 검토를 진행할 예정이다.²⁴⁾

2015년 초, 우버측은 프랑스, 스페인, 독일 등 EU 회원국의 상이한 규제는 서비스 분야의 EU 단일시장 원칙에 위배된다고 EU 집행위원회에 문제를 제기하였다. 이에 EU 집행위원회는 2015년 4월 언론을 통해 새롭고 혁신적인 운송 서비스의 발전을 지지한다고 밝히며, 우버와 같은 서비스도 각국의 규정을 피해가려고 해서는 안되고 EU 회원국들도 과잉조치 금지나 차별금지, 회사설립의 자유와 같은 EU법의 일반원칙을 존중해야 한다고 언급하였다.²⁵⁾

2015년 7월 20일 스페인 바로셀로나 법원은 스페인 당국이 우버 어플리케이션의 사용을 법적으로 금지할 수 있는지 여부를 판단해 줄 것을 유럽사법재판소에 요청하였으며, EU 28개 회원국에 모두 적용이 되는 유럽사법재판소의 판결에 따라 우버 서비스의 적법성 여부와 함께 우버가 단순한 모바일 어플리케이션 서비스 회사인지 운송서비스를 제공하는 회사인지에 대한 결정이 이루어질 것이다.²⁶⁾ 향후 판결이 이루어지면, 유럽사법재판소 판결의 기속력에 따

24) 코트라 글로벌원도우, 네덜란드 규제개혁으로 우버와 에어비앤비 장려, 2015년 8월 10일

25) SBS뉴스, EU, 차량공유 규정 전면 조사...우버에 청신호, 2015년 4월 6일

라 EU 28개 회원국의 국내정책이 변경될 것이며, 이에 부합하는 방향으로 EU의 통상정책 및 협상에도 반영될 것으로 보인다.

3. 미국

우버서비스가 처음 시작된 미국의 경우 우버서비스가 미국 대선주자들의 노사정책, 정부규제 등의 분야에서 중요한 이슈로 떠오르고 있다. 잭 부시 전 플로리다 주지사, 마르코 루비오 상원의원, 랜드 폴 상원의원 등 공화당 대선주자는 규제완화를 통한 新경제 창출을 주장하고 있다. 반면, 힐러리 클린턴 전 국무장관, 마틴 오맬리 전 메릴랜드 주지사 등 민주당 대선주자들은 우버와 같은 공유경제 기반 新기업들이 노동자를 적절하게 보호하지 못한다는 우려의 목소리를 내며, 규제 자체가 불필요하지 않다는 입장이다.²⁷⁾

대선후보들간에도 우버서비스에 대한 견해차이가 존재하고 있는 가운데 최근 미국 공항 관리책임자들은 우버 승객 픽업서비스를 허용하는 방향으로 관련 규정을 개정하거나 신설하여, 우버의 진출 범위가 확장되고 있는 추세이다. 특히, 샌프란시스코 국제공항은 2014년 처음으로 우버의 공항 픽업서비스를 허용하였다.

하지만, 최근 들어 우버의 본고장인 미국에서도 우버서비스를 금지하는 움직임이 나타나고 있다. 네바다 주가 우버 영업을 금지하였으며, 뉴욕시는 최근 불법으로 승객을 태운 우버차량 496대를 압류한 바 있다.²⁸⁾ 또한, 뉴욕시의회

26) 경향 비즈앤라이프, 프랑스·독일서 영업금지된 우버... 유럽사법재판소는 어떤 판결?, 2015년 7월 21일

27) 연합뉴스, 공유경제 '우버'에 미국 대선주자들 뚜렷한 입장차, 2015년 7월 18일

28) 세계일보, 우버, 출시 5년 만에 58개국 진출...한계 여전, 2015년 6월 22일

는 500대 이상의 차량을 보유한 회사를 대상으로 연간 신규 차량등록 대수를 1%로 제한하는 법안을 발의한 바 있다.²⁹⁾ 이처럼 대선후보와 지방정부간에도 우버서비스에 대한 견해차이가 노정되고 있는 가운데, 향후 미국에서 우버서비스에 대한 정책방향이 불법화 또는 합법화로 방향이 결정된다면, 이러한 정책적 결정은 통상정책과 협상에 반영되어 국제통상규범에 큰 영향을 미칠 것으로 보인다.

제3절 우버서비스의 법적성격 검토

1. 우버서비스의 특성

우버서비스는 모바일 어플리케이션을 기반으로 소비자가 어플리케이션을 통해 운송서비스 제공을 요청하면 네트워크를 통해 개인운전자가 개인차량을 이용하여 서비스수요자에게 운송서비스를 공급하는 형태로 서비스 공급이 이루어진다. 우버서비스 특성의 핵심은 ① 모바일 어플리케이션을 기반으로한 서비스 공급인지, ② 개인차량을 이용하여 수요자에게 운송서비스를 공급하는 것인지에 존재한다.

우버서비스를 모바일 어플리케이션이라는 네트워크 플랫폼을 기반으로 차량을 가진 운전자와 이동을 원하는 소비자를 이어주는 일종의 소셜 네트워크 서비스로 접근한다면, 우버서비스가 운송서비스를 제공하는 운송사업자가 아니라 단순한 모바일 어플리케이션 서비스 제공 사업자에 해당한다고 볼 수 있다. 이 경우 제5장에서 자세하게 분석한 바와 같이, 한-미 FTA, 한-EU FTA에서 우리나라, 미국, EU 등은 거의 제한 없는 시장개방을 하였기 때문에 우버

29) News1 뉴스, 뉴욕시, 우버 차량등록 제한 추진...‘공유경제’ 대선 쟁점화, 2015년 7월 20일

서비스에 대한 규제정책을 실시하는 것이 어렵게 된다.

반면, 우버서비스의 핵심을 운송서비스 제공에 두는 경우, 우버서비스는 택시운송서비스와 유사하다고 볼 수 있다. 우버서비스를 택시운송서비스와 유사하다고 보는 경우 택시운송서비스에 대해 면허발급, 경제적수요심사 등을 통해 서비스공급을 제한하는 한국을 비롯한 EU국가에서 우버서비스는 불법이 되며, 제5장에서 자세하게 분석한 바와 같이, 한-미 FTA, 한-EU FTA에서도 택시운송서비스에 대해서는 많은 수의 국가가 정책 자율성을 확보할 수 있도록 규정하고 있기 때문에 우버서비스에 대한 규제정책을 추진할 수 있게 된다.

2. 각국의 동향과 우버서비스의 법적성격

우리나라의 경우 검찰이 2014년 12월 우버를 여객자동차운수사업 위반 혐의로 기소하였을 때, 검찰은 MK코리아로부터 승용차를 빌린 운전기사와 승객을 스마트폰용 우버 어플리케이션을 통해 연결해 주고 운임의 20%를 수수료로 받는 등 사실상 유상 운송영업을 벌여온 것이 여객자동차운수사업법 제34조 등을 위반한 것이라고 판단하였다.³⁰⁾ 또한, 국회도 여객자동차운수사업법 개정안(2015년 12월 시행 예정)을 2015년 5월 발의하여 어떠한 형태의 우버서비스도 불법화된다. 이처럼 우리나라는 우버서비스를 택시운송서비스로 판단하고 있으며, 이에 따라 여객자동차운수사업법을 적용하여 정책적으로 면허요건, 경제적수요심사요건을 요구하고 있다.

앞서 언급한 바와 같이 프랑스, 스페인, 독일 등 EU 회원국에서도 우버서비

30) 동아일보, 불법 논란 우버택시 결국 한국 법정에 선다, 2014년 12월 25일

스를 제한하는 법원의 결정이 이어지고 있다. 2014년 12월 스페인 법원은 무면허 영업 및 불공정 경쟁을 이유로 우버서비스 중단을 결정하였으며, 2015년 3월 독일 법원 역시 우버의 저가 서비스에 대해 금지 결정을 내렸다. 브뤼셀 법원은 우버서비스가 사적인 운송서비스를 유료로 제공하였다고, 우버서비스가 카풀이라는 우버측의 주장을 배척하고, 궁극적으로 택시 관련 규제를 준수해야 하는 택시서비스라는 결론을 내렸다. 특히, 브뤼셀 법원은 카풀을 복수의 사람이 동일한 경로로 이동을 하면서, 대가 없이 운송수단을 공유하는 것이라고 정의하며 우버 서비스는 이 정의에 부합하지 않는다고 판결한 바 있다. 이러한 EU 회원국의 결정은 우리나라와 마찬가지로 우버서비스를 택시운송서비스로 판단한 결과이다. 다만, EU의 경우 현재 우버 어플리케이션의 사용을 법적으로 금지할 수 있는지 여부를 유럽사법재판소에서 심리 중에 있으며, 유럽사법재판소의 판결에 따라 우버서비스가 단순한 모바일 어플리케이션 서비스인지 택시운송서비스를 제공하는 것인지에 대한 판결이 이루어질 것이다. 이러한 유럽사법재판소의 판결은 EU 28개 회원국에 구속력을 갖게 되므로 EU 회원국의 국내정책의 변경이 수반될 수도 있으며, 이에 따라 통상정책과 협상에 영향을 미칠 것이다.

우버서비스와 같이 기술진보로 인해 신규로 발생하는 서비스의 경우 기존 서비스와의 차이점으로 인해 법적성격이 명확하지 않는 것이 특징이다. 현재 우리나라와 EU의 경우 정책적으로 우버서비스를 택시운송서비스의 일종으로 보고 있으며, 미국의 네바다주, 뉴욕시 등 일부 지역·지방정부도 이러한 견해를 가지고 있는 것으로 판단된다. 각 국가들의 우버서비스에 대한 법적·정책적 결정과는 별개로 우버서비스의 법적성격을 검토하기 위해서는 택시산업 등 기존산업과의 관계, 승객 등 소비자의 안전문제, 서비스의 특성, 교통정책, 新경제 창출 등 다양한 측면을 살펴볼 필요가 있을 것으로 보인다.

제5장 우버서비스와 既체결 FTA 관계

제1절 한-미 FTA 및 한-EU FTA 서비스·투자챕터 주요규정

1. 최혜국대우

최혜국대우(Most-Favored-Nation treatment)란 서비스와 서비스 공급자에 대해 가장 많은 혜택을 보는 타국에 대한 대우를 다른 국가에 부여할 의무이며, 모든 타국에 대해 동등한 대우를 제공해야하는 일반적인 개방의무를 의미한다. 최혜국대우 의무는 WTO 체제와 자유무역협정(Free Trade Agreement)에 있어서 핵심적인 의무에 해당하며, 이를 기반으로 당사국간 교역이 확대될 수 있다. 예를 들면, 내국민대우, 시장접근 등과 주요 시장자유화 의무와 관련하여 한 당사국에 낮은 수준으로 양허를 하고, 다른 당사국에 높은 수준의 양허를 부여하더라도 최혜국대우 조항이 적용된다면 낮은 수준의 양허를 한 당사국에도 자동적으로 다른 당사국에 부여한 높은 수준의 양허 혜택이 부여되게 된다. 하지만, 이러한 최혜국대우 의무도 당사국간의 합의에 따라 적용이 달라지게 되며, WTO에 규정된 최혜국대우 의무의 예외를 구성하는 TPP, RCEP, TTIP 등 많은 수의 지역무역협정(Regional Trade Agreement)이 추진되고 있는 상황에서 WTO 및 지역무역협정의 최혜국대우가 원칙인지 예외인지 불분명해지고 있다.

서비스·투자협정의 경우 최혜국대우의 일률적인 적용의 어려움, 역사적 이유, 지리적 근접성, 지역경제통합 등으로 인해 최혜국대우에 대한 예외를 규정할 필요가 있는 경우, 비합치조치 또는 양허표 기재 등을 통해 최혜국대우의 적용이 어려운 분야를 기재하여 최혜국대우 의무를 면제시킨다. 이 경우 최혜

국대우 의무가 일반적인 의무로서 적용되지 못하게 되어, 앞서 언급한 것과 유사하게 최혜국대우 의무의 원칙이 적용되지 않는다.

최혜국대우 의무면제의 유형은 i) 해운, 항공, 철도 등 양자 또는 다자간 협정에 대한 면제, ii) 과거 식민지국가들과의 관계를 고려한 면제, iii) 지리적으로 근접한 국가간의 육운, 연안해운, 내륙주운 등 운송에 대한 면제, iv) 정부간 협정 이행을 위한 국내법규에 대한 면제, v) 정부조치 등이 있다. 또한, 최혜국대우 원칙의 예외는 i) WTO 서비스협정 제5조에 따른 경제통합³¹⁾, ii) 허가, 면서, 자격인증 등 인증기준 관련 사항, iii) 과거 최혜국대우 배제 등이다. 특히, 과거 최혜국대우(MFN)를 규정하는 경우 기존에 체결한 FTA에 따른 자유화 수준이 신규로 체결되는 FTA 체결 당사국에 자동적으로 적용이 된다.

2. 내국민대우

내국민 대우(National Treatment)란 상대국의 서비스 공급자에게 자국의 서비스 공급자에 비해 불리하지 않은 대우를 부여할 의무를 의미한다. 내국민대우 위반의 판단 기준은 어떠한 내·외국인 차별조치가 '경쟁조건(condition of competition)'에 영향을 미쳤는지 여부이며, 비교 대상은 동종(like) 서비스와 서비스 공급자이다. 동종(like)에 대한 판단은 개별 사례에 따라 이루어지며, 상거래 관행, 기업의 형태 등 다양한 요소를 고려하여 이루어진다.

서비스무역에서의 내국민대우 원칙은 자국과 외국의 서비스 및 서비스 공급

31) 최혜국대우 원칙의 예외를 인정받기 위한 WTO 서비스협정 제5조상 경제통합의 구성요건은 i) 경제통합협정이 실질적으로 상당한 서비스분야를 포괄하고 있어야 하며, ii) 경제통합협정 체결국간의 모든 차별조치는 통합협정의 발효시 또는 적당한 시간계획에 따라 없애거나 폐지해야 하는 것을 만족해야 한다.

자에 대한 대우가 반드시 동일할 것을 요구하지는 않으며, 동등한(equivalent) 대우를 요구한다. 반면, 상품무역의 경우 수입품에 대해서 국내에서 생산된 동종상품(like product)과 동일한 대우를 제공하여 한다. 서비스무역과 상품무역에서 이러한 차이가 존재하는 이유는 서비스무역에 대한 동일한 대우가 오히려 외국 서비스 및 서비스공급자에게 불리하게 적용될 수도 있기 때문이다.

< 표5-1 : 외국 서비스, 서비스공급자와 내국민대우 >

내국인에 대한 대우와 비교		형식상	
		동일조치	다른 조치
사실상	불리하지 않은 대우	내국민대우	내국민대우
	불리한 대우	내국민대우 의무 위배	내국민대우 의무 위배

내국민대우에 위반되는 차별조치는 법률상 차별뿐만 아니라 사실상의 차별 조치도 포함되며, 이에 따라 형식적으로는 동일한 조치라도 사실상 불리한 대우에 해당하면 내국민대우에 대한 위반에 해당한다. 이는 사실상 내국민 내국민대우(de-facto National Treatment)를 보장하여 내·외국인 차별조치가 ‘경쟁 조건(condition of competition)’에 영향을 주지 않도록 하는 것이다.

한-미 FTA의 경우 내국민대우 의무가 적용범위로 규정되어 있는 모든 서비스분야에 적용된다. 또한, 연방제를 채택하고 있는 미국은 FTA 체결시 내주민 대우(in-state treatment)와 타주민대우(out-of-state treatment)를 구별하여 규정하며, 한-미 FTA는 내주민대우가 규정되어 있다. 한-미 FTA는 비합치조치를 규정한 부속서에 해당 서비스분야에 대해 별도의 유보를 하지 않으면 내국민 대우가 자동적으로 적용되며, 비합치조치를 규정하고자 하는 경우, 이를 부속

서에 기재하여 유보하여야 한다. 부속서 1(현재유보)에는 내국민대우에 반하는 현재 존재하는 국내규제 및 제한조치를 기재하는 것이 일반적이며, 이러한 부속서 1(현재유보)은 역진방지조항(ratchet mechanism)이 적용되어, 일단 한번 자유화를 추진하면 미래에 이보다 후퇴한 국내규제 또는 제한조치를 취할 수 없게 된다. 부속서 2(미래유보)에는 현존하고 있는 조치가 강화될 가능성이 있는 경우 또는 미래에 정책자율성을 확보하여 새로운 국내규제나 제한조치를 도입하려 하는 분야를 기재한다. 부속서 2(미래유보)에는 역진방지조항(ratchet mechanism)이 적용되지 않는다. 부속서 1과 부속서 2에 기재하지 않은 분야의 경우 부속서에 적용되는 제반 의무에 대해서 향후 제한적인 조치 또는 국내규제를 신설·강화할 수 없으며, 현행 존재하는 국내규제 또는 제한조치를 규정하고 있는 국내법·제도를 개정·폐지하여야 한다.

한-EU FTA의 경우 양허표에 기재한 서비스분야에 대해서는 내국민대우에 반하는 어떠한 차별도 금지되는 것이 원칙이며, 양허표에 서비스분야를 기재하지 않은 경우 정책의 자율성 확보가 가능하여 차별조치를 할 수 있는 재량권이 존재하게 된다. 만약, 양허표에 기재된 서비스분야에 대해 내국민대우 의무에 부합하지 않는 규제조치를 유지하려 하는 경우, 양허표의 내국민대우 관련 행(Column)에 이를 기재하여 자유화 정도를 조정할 수 있으며, 이를 통해 정책의 자율성을 유지할 수 있다. 하지만 양허표에 내국민대우 의무에 부합하지 않는 규제조치를 기재한 경우에도 이보다 강화된 제한조치·규제를 신설·강화하게 되면 FTA 협정 위반이 된다.

3. 시장접근

시장접근(Market Access)은 외국 서비스 또는 서비스공급자의 시장접근을

제한하는 조치를 금지하는 규정이다. 시장접근을 내국민대우, 국내규제와 구별할 필요가 있다. 우선, 시장접근과 내국민대우의 경우 자국민과 외국인간 차별조치는 외국 서비스 및 서비스공급자에 대한 시장진입에 대한 차별적인 조치에 해당한다. 이 경우 시장접근과 내국민대우 중에서 어떠한 의무에 대한 비합치조치인지가 문제된다. 또한, 시장접근과 국제규제의 경우 자국민과 외국인에게 공통적으로 적용되는 서비스 공급자 수의 제한, 경제적 수요심사, 영업범위 제한, 상업적주재 관련 제한 등이 국내규제에 해당하는지 시장접근에 대한 비합치조치인지가 문제된다. 이러한 사항을 아래표와 같이 정리할 수 있다.

< 표5-2 : 시장접근, 내국민대우, 국내규제 분석 >

차별여부/규제기준		규제조치의 기준	
		양적	질적
내·외국인간 차별	차별	시장접근(MA) 제한	내국민대우(NT) 제한
	비차별		합법적인 국내규제(DR)

반면, WTO 서비스협정 제16조 제2항에 규정된 시장접근에 대한 한정적 열거목록의 경우 WTO 회원국의 관심사항이 반영되면서 양적인 제한조치 뿐만 아니라 질적인 제한조치도 포함되게 되었다.

< 표5-3 : WTO 서비스협정 제16조 제2항상 시장접근 제한조치 >

제한유형	제한조치	제한형태
양적제한	서비스 공급자 수 제한	독점, 쿼터, 경제적 수요심사
	거래액 또는 자산총액 제한	쿼터, 경제적 수요심사
	서비스 영업량 또는 산출량 제한	쿼터, 경제적 수요심사
	총 고용인력 수 제한	쿼터, 경제적 수요심사
질적제한	서비스 공급업체의 법적형태 제한	-
	외국인 자본참여 제한	-

시장접근 제한조치 중에서 양적제한에 해당하는 서비스 공급자 수 제한, 거래액 또는 자산총액 제한, 서비스 영업량 또는 산출량 제한, 총 고용인력 수 제한은 최대한도제한을 의미하며, 최소요건은 포함하지 않는다. 하지만, 최소요건으로 인해 자국민과 외국인간 사실상 차별이 발생하는 경우 내국민대우 위반에 해당한다.

한-미 FTA 제12.4조는 시장접근을 다음과 같이 규정하고 있다. 다만, 외국인 자본참여 제한은 외국인에 대한 차별적인 조치에 해당하므로 내국민대우에서 규율한다.

< 한-미 FTA 시장접근 >

**제12.4조
시장접근**

어떠한 당사자도 지역적 소구분에 기초하거나 자국의 전 영역에 기초하여 다음의 조치를 채택하거나 유지할 수 없다.

가. 다음에 대한 제한을 부과하는 것

- 1) 수량쿼타, 독점, 배타적 서비스 공급자 또는 경제적 수요심사 요건의 형태인지에 관계없이 서비스 공급자의 수
- 2) 수량쿼타 또는 경제적 수요심사 요건의 형태로, 서비스 거래 또는 자산의 총액
- 3) 수량쿼타 또는 경제적 수요심사 요건의 형태로, 지정된 숫자단위로 표시된 서비스 영업의 총 수 또는 서비스 총 산출량 또는
- 4) 수량쿼타 또는 경제적 수요심사 요건의 형태로 특정 서비스 분야에 고용될 수 있거나 서비스 공급자가 고용할 수 있으며, 특정 서비스 공급에 필요하고 직접 관련되는, 자연인의 총 수, 또는

나. 서비스 공급자가 서비스를 공급할 수 있는 수단을 특정형태의 법적 실체 또는 합작투자로 제한하거나 요구하는 것

한-미 FTA 제12.4조에 따라 서비스분야에 대한 시장접근 제한 조치는 협정에 대한 위반을 구성하게 되며, 신규규제 또는 제한조치를 취하고자 하는 경우 비합치조치(Non-Conforming Measure) 조항에 따라 부속서에 유보하여야 한다. 다만, 시장접근 의무의 경우 양측은 포지티브(Positive) 방식으로 자유화를 추진하기로 합의하였으며, 우리나라의 경우 부속서 2(미래유보)에 'GATS상 구체적 약속 양허표에 기술된 대로 GATS 제16조에 따른 대한민국의 의무에 불합치하지 아니하는 어떠한 조치도 채택하거나 유지할 권리를 유보한다'라고 규정하였다. 미국도 부속서 2(미래유보)에 '미합중국은 GATS상 미합중국의 구체적 약속 양허표에 규정되어있는 GATS 제16조에 따른 미합중국의 의무와 불합치하지 아니하는 어떠한 조치도 채택하거나 유지할 권리를 유보한다'라고 유사하게 규정하였다. 추가적으로, 시장접근은 非서비스 투자분야에 적용되지 않으며, 투자자-국가간 분쟁해결절차(Investor-State Dispute Settlement)도 적용되지 않는다.

한-EU FTA는 회원국이 시장접근 행(Column)에 '제한없음(none)'이라고 기재한 경우 당해 서비스분야에 대해서는 어떠한 시장접근 제한 조치도 부과할 수 없으며, 이에 반하는 경우 협정에 대한 위반이 된다. 다만, 한-EU FTA는 포지티브(Positive) 방식을 채택하고 있기 때문에 양허표에 기재되지 않은 서비스분야에 대하여는 어떠한 시장접근 제한 조치를 취해도 협정에 대한 위반에 해당하지 않아 정책의 자율성이 보장된다. 다만, 회원국이 시장접근 행(Column)에 시장접근과 관련된 제한조치 또는 국내규제를 기재한 경우 이러한 조치를 취하는 것은 각 회원국의 재량이나, 기재된 사항보다 더 강화된 시장제한 조치를 취하는 경우 협정에 대한 위반을 구성한다. 한-EU의 시장접근 조항은 아래와 같다.

< 한-EU FTA 시장접근 >

제7.5조(Mode 1, 2 적용)
시장접근

1. 국경 간 서비스 공급을 통한 시장접근에 대하여, 각 당사자는 다른 쪽 당사자의 서비스와 서비스 공급자에게 부속서 7-가에 포함된 구체적 약속에 합의되고 명시된 제한 및 조건에 따라 규정된 것보다 불리하지 아니한 대우를 부여한다.
2. 시장접근 약속이 행해진 분야에서 부속서 7-가에 달리 명시되지 아니하는 한, 당사자가 지역적 소구분에 근거하거나 자신의 전 영역에 근거하여 채택하거나 유지해서는 아니 되는 조치는 다음으로 정의된다.
 - 가. 수량쿼터, 독점, 배타적 서비스 공급자 또는 경제적 수요심사 요건의 형태인지에 관계없이 서비스 공급자의 수에 대한 제한(각주 : 이 호는 국경 간 서비스 공급을 위한 조건으로 다른 쪽 당사자의 서비스 공급자가 제7.9조가호의 의미에서의 설립을 하거나, 당사자의 영역에 주재할 것을 요구하는 조치를 포함한다)
 - 나. 수량쿼터 또는 경제적 수요심사 요건의 형태로, 서비스 거래 또는 자산의 총액에 대한 제한, 그리고
 - 다. 쿼터 또는 경제적 수요심사 요건의 형태로, 지정된 숫자단위로 표시된 서비스 영업의 총 수 또는 서비스 총 산출량에 대한 제한

제7.11조(Mode 3 적용)
시장접근

1. 설립을 통한 시장접근에 대하여, 각 당사자는 다른 쪽 당사자의 설립자와 투자자에게 부속서 7-가에 포함된 구체적 약속에 합의하고 명시된 제한 및 조건에 따라 규정된 것보다 불리하지 아니한 대우를 부여한다.
2. 시장접근 약속이 행해진 분야에서, 부속서 7-가에 달리 명시되지 아니하는 한, 당사자가 지역적 소구분에 근거하거나 자신의 전 영역에 근거하

여 채택하거나 유지해서는 아니 되는 조치는 다음으로 정의된다.

- 가. 수량쿼터, 독점, 배타적 서비스 공급자 또는 경제적 수요심사와 같은 그 밖의 설립요건의 형태인지에 관계없이 설립의 수에 대한 제한
- 나. 수량쿼터 또는 경제적 수요심사 요건의 형태로, 거래 또는 자산의 총액에 대한 제한, 그리고
- 다. 쿼터 또는 경제적 수요심사 요건의 형태로, 지정된 숫자단위로 표시된 영업의 총 수 또는 총 산출량에 대한 제한
- 라. 외국인 지분 소유의 최대 비율 한도 또는 외국인 투자의 개인별 또는 총액 한도에 의한 외국 자본 참여에 대한 제한
- 마. 다른 쪽 당사자의 투자자가 경제활동을 수행할 수 있는 수단을 특정 유형의 법적 실체 또는 합작투자로 제한하거나 요구하는 조치, 그리고
- 바. 수량쿼터 또는 경제적 수요심사 요건의 형태로, 제7.17조에 정의된 바와 같은 핵심인력 및 대졸연수생 외에, 특정 분야에 고용될 수 있거나, 투자자가 고용할 수 있으며 경제활동의 수행에 필요하고 직접적으로 관련되는 자연인의 총 수에 대한 제한

4. 국내규제

국내규제(Domestic Regulations)는 국내정책 목표 달성을 위한 질적·비차별적 규제로서, 자격요건, 인가요건, 기술표준 등이 주로 해당된다. 다만, 국내규제가 서비스무역에 대해 위장된 제한이 되지 않도록 WTO 서비스협정 제6조제1항은 ‘각 회원국은 모든 조치가 합리적이고 객관적이며 공평한 방식으로 시행되도록 보장해야 한다’라고 규정하고 있다. 또한, 동협정 제6조제4항은 정당한 국내규제의 기준을 명시하고 있는데, i) 서비스를 공급할 자격 및 능력과 같은 객관적이고 투명한 기준에 기초할 것, ii) 서비스의 질을 보장하기 위하여 필요한 정도 이상의 부담을 지우는 것이 아닐 것, iii) 허가절차의 경우 그 자체가 서비스공급을 제한하는 조치가 아닐 것이다. 동협정 제6조제5항의 경

우 국내규제에 의해 적용되는 면허나 자격요건, 기술적 표준이 '제6조 제4항의 기준과 합치하지 않는 방식' 그리고 '구체적 약속이 이루어졌을 당시 합리적으로 기대할 수 없는 방식'으로 적용되어 구체적 약속을 무효화하거나 침해서는 안된다고 규정하고 있다.

한-미 FTA의 경우 국내규제를 제12.7조에서 규율하고 있으며, 이는 아래와 같다. 질적·비차별적인 규제 중 시장접근, 내국민대우, 현지주재, 고위경영진 및 이사회 조항에 반하지 않는 경우, 국내규제 조항의 준수를 요건으로 국내 규제 또는 제한조치를 유지·신설·개정할 수 있다.

< 한-미 FTA 국제규제 >

제12.7조 국내 규제

1. 당사국이 서비스 공급을 위하여 승인을 요구하는 경우, 그 당사국의 권한 있는 당국은 자국 및 규정에 따라 완성된 것으로 판단되는 신청의 제출이후 합리적인 기간 내에 신청인에게 그 신청과 관련된 결정을 통보한다. 신청인의 요청이 있는 경우, 당사국의 권한있는 당국은 과도한 지체없이 신청의 처리상황에 관한 정보를 제공한다. 이 의무는 부속서 II의 자국 유보목록에 규정된 분야·하위분야 또는 행위와 관련하여 당사국이 채택하거나 유지하는 승인 요건에 적용되지 아니한다.
2. 국가정책목적에 합치하기 위하여 서비스 공급에 대하여 규제하거나 새로운 규제를 도입할 수 있는 권리를 인정하면서, 자격요건 및 절차, 기술표준, 그리고 면허요건과 관련된 조치가 서비스무역에 대한 불필요한 장벽을 구성하지 아니하도록 보장하기 위하여, 각 당사국은 개별 분야에 적절한 경우 다음을 보장하도록 노력한다.

가. 그러한 조치가 서비스를 공급할 수 있는 자격 및 능력과 같은 객관적이고 투명한 기준에 기초할 것, 그리고

나. 면허절차의 경우, 그러한 조치 자체가 서비스 공급에 대한 제한이 아닐 것

3. GATS 제6조제4항에 따른 협상의 결과 (또는 양 당사자가 참여하는 그 밖의 다자포럼에서 수행된 유사한 협상의 결과)가 발효하게 되면, 그 결과를 이 협정에 반영하기 위해 양 당사자 간 협의 후에 적절한 경우 이 조는 수정된다.

한-EU FTA의 경우 국내규제를 제7.23조에서 규율하고 있으며, 이는 아래와 같다. 질적·비차별적인 규제 중 시장접근, 내국민대우 조항에 반하지 않는 경우, 국내규제 조항의 준수를 요건으로 국내규제 또는 제한조치를 유지·신설·개정할 수 있다.

< 한-EU FTA 국제규제 >

제7.23조 국내 규제

1. 구체적 약속이 이루어진 서비스의 공급 또는 설립을 위하여 승인이 요구되는 경우, 당사자의 권한 있는 당국은, 국내법 및 규정에 따라 완료된 것으로 간주되는 신청의 제출 후 합리적인 기간 내에 신청인에게 그 신청에 관한 결정을 알린다. 신청인의 요청이 있는 경우, 그 당사자의 권한 있는 당국은 과도한 지체없이 신청의 처리상황에 관한 정보를 제공한다.
2. 각 당사자는 설립, 국경 간 서비스 공급 또는 자연인의 상용 일시 주재에 영향을 미치는 행정결정을, 영향을 받은 투자자 또는 서비스 공급자의 요청이 있는 경우, 신속하게 검토하고 정당화되는 경우 그에 대한 적절한 구제를 제공할 사법, 중재, 또는 행정 재판소 또는 절차를 설치하거나 유지한다. 그러한 절차가 해당 행정결정을 위임받은 기관과 독립적

이지 아니한 경우, 양 당사자는 그 절차가 실제로 객관적이고 공정한 검토를 제공하도록 보장한다.

3. 공공정책목적을 달성하기 위하여 서비스 공급을 규제하고 이에 관한 새로운 규제를 도입할 수 있는 권리를 인정하면서, 자격요건 및 절차, 기술표준 그리고 면허요건과 관련된 조치가 서비스 무역에 대한 불필요한 장벽을 구성하지 아니하도록 보장하기 위하여, 각 당사자는 적절한 경우 개별 분야에 대해 다음을 보장하도록 노력한다.

가. 그러한 조치가 서비스를 공급할 수 있는 자격 및 능력과 같은 객관적이고 투명한 기준에 기초할 것, 그리고

나. 면허절차의 경우, 그러한 조치 자체가 서비스 공급에 대한 제한이 아닐 것

4. GATS 제6조제4항에 따른 협상의 결과나 양 당사자가 참여하는 그 밖의 다자포럼에서 수행된 유사한 협상의 결과가 발효하게 되면, 그 결과가 이 협정에 반영하기 위해 양 당사자 간 협의 후 적절한 경우 이 조는 수정된다.

5. 한-미 FTA에 추가로 규정된 의무

현지주재(Local Presence)는 국경간 서비스 공급을 조건으로 국내에 사무실을 설치하거나 국내에 거주할 것을 요구하지 못하도록 규정한 의무이다. 현지주재는 외국의 서비스 또는 서비스공급자에 대해 국내 법률의 물리적 집행대상 확보, 관리·감독의 실효성 확보 등을 위한 것이다. 한-미 FTA의 경우 서비스챕터 제12.5조에서 이를 규정하고 있으며, 부속서 1의 주해를 통해 현지주재 의무가 내국민대우 의무와는 별개의 규율임을 명문화하고 있다.

< 한-미 FTA 부속서 1 >

주해

7. 보다 명확히 하기 위하여, 현지주재(제12.5조)와 내국민대우(제12.2조)는 별개의 규율이며 현지주재(제12.5조)와만 불합치되는 조치는 내국민대우(제12.2조)에 대하여 유보될 필요가 없다.

한-EU FTA의 경우 양허표에 건축설계서비스(CPC 8671) 등 일부 서비스분야에 대해 현지주재 의무가 적시되어 있는 경우를 발견할 수 있는데 협정문의 조문에 규정된 주요 의무에 현지주재 의무가 규정되어 있지 않기 때문에 법률체계상 다소 문제가 존재한다. 다만, 한-EU FTA의 경우 현지주재 의무를 제7.5조(시장접근)에 각주로 규정하고 있는데, 시장접근에 대한 제한과 관련하여 수량쿼터, 독점, 배타적 서비스 공급자 또는 경제적 수요심사 요건의 형태인지에 관계없이 서비스 공급자의 수에 대한 제한을 규정하면서 각주로 '이 호는 국경 간 서비스 공급을 위한 조건으로 다른 쪽 당사자의 서비스 공급자가 제7.9조가호의 의미에서의 설립을 하거나, 당사자의 영역에 주재할 것을 요구하는 조치를 포함한다'라고 명시하고 있다.

이행요건(Performance Requirement)은 외국인 투자자의 투자의 설립, 인수, 확장, 관리, 실행, 운영, 판매, 처분 등에 관하여, i) 일정수준 수출, ii) 일정수준 국산 구성요소 비율 달성, iii) 국내 상품 사용, iv) 수출과 수입 간의 연계, v) 수출과 판매 간의 연계, vi) 기술 이전, vii) 특정 지역으로의 독점공급 등에 대해 이행요건 부과를 금지하는 의무이다. 한-미 FTA의 경우 투자챕터에서 이행요건을 규정하여 상기 사항과 관련된 이행요건을 부과하는 경우 이행요건

의무에 반하는 조치에 해당하나, 한-EU FTA의 경우 외국인 투자기업에 이행요건을 부과하는 경우 이를 내국민대우 위반으로 해석할 수 있다는 점에서 차이가 존재한다.

고위경영진 및 이사회(Senior Management and Boards of Directors)는 외국인 투자기업에 대해 i) 최고 경영진의 국적요건, ii) 외국인 투자자의 경영권 행사에 대한 실질적 제한을 가하는 이사회 과반수 국적요건 또는 국내 거주요건 부여를 금지하는 의무를 의미한다. 한-미 FTA의 경우 투자챕터에서 이를 규정하여 국적요건, 이사회 구성, 국내 거주요건 부여 등을 부과하는 경우 최고경영진 및 이사회 의무에 반하는 조치에 해당하나, 한-EU FTA의 경우 외국인 투자기업에 최고경영진 및 이사회 의무에 반하는 조치를 취하는 경우 이를 내국민대우 위반으로 해석할 수 있다는 점에서 차이가 존재한다.

제2절 한-미 FTA 비합치조치, 한-EU FTA 양허표 분석

1. CPC 코드분석

한-미 FTA 비합치조치와 한-EU FTA 양허표 분석을 위해 선행되어야 하는 것이 CPC 코드를 분석하는 것이다. CPC 코드는 서비스를 분류하고 있는 체계이며, 이를 통해 FTA 협정문에 규정된 비합치조치나 양허의 적용범위를 명확하게 할 수 있다. UN은 서비스산업에 발전에 따라 CPC 코드를 업데이트하고 있으나, 실제 WTO나 FTA 관련 실무에서는 협상 및 이행과정에서의 혼란을 방지하기 위해 초기버전에 해당하는 CPC Provisional을 여전히 사용하고 있다.

한-미 FTA와 한-EU FTA를 중심으로 일관적인 분석을 수행하기 위해 CPC Provisional을 중심으로 우버서비스를 분석할 것이다. 다만, CPC Provisional 버전이 최근의 기술발전을 반영하고 있지 않기 때문에 모바일 어플리케이션 서비스의 경우 정확하게 부합하는 CPC 코드를 찾는 것에는 다소 한계가 존재한다. 이러한 점을 고려하여 가장 유사한 CPC 코드를 찾아 분석을 수행하도록 하겠다.

우버서비스는 승객이 우버어플리케이션을 통해 서비스 제공을 요청하면 자가용, 렌터카를 활용하여 운송서비스를 제공하는 것이다. 이러한 우버서비스를 운송서비스의 일종으로 규정하는 경우 CPC 83101(Leasing or rental services concerning private cars without operator), CPC 71221(Taxi services), CPC 71222(Rental services of passenger cars with operator)를 분석할 필요가 있다. 한편, 우버서비스를 모바일 어플리케이션 서비스로 판단하는 경우 CPC

75221(Shared network services), CPC 75231(Data network services), CPC 75232(Electronic message and information services), CPC 75299(Other telecommunications services n.e.c.)를 분석하여야 한다.

우선, 운송서비스에 해당하는 CPC 83101³²⁾은 운전자를 포함하지 않는 자가용 차량의 임대 또는 대여서비스로서 운전자를 포함하는 여객운송 서비스는 제외된다. CPC 83101은 우버서비스에 부합한다기 보다는 기존의 자동차대여업, 또는 최근 성장하고 있는 자동차 공유임대 서비스에 해당할 수 있을 것이다. 자가용, 렌터카를 활용하여 운전자가 승객에게 여객운송서비스를 제공하는 우버서비스의 특성을 고려할 때 택시서비스를 포괄하고 있는 CPC 71221³³⁾ 또는 운전자를 포함하는 여객운송 서비스를 규정한 CPC 71222³⁴⁾가 우버서비스의 서비스 공급형태를 가장 잘 반영하고 있는 서비스분류에 해당할 것이다.

우버서비스를 모바일 어플리케이션 서비스로 판단한다면 다음과 같은 분석이 가능하다. 공유네트워크 서비스를 제공하는 CPC 75221³⁵⁾은 전화통화, 데이

32) CPC Provisional 83101(Leasing or rental services concerning private cars without operator) : Renting, hiring or leasing services concerning private motor cars and station wagons without operator, principally designed for the transport of persons.

※ Exclusion : Renting or hiring services of private cars with operator are classified in subclass 71222 (Rental services of passenger cars with operator).

33) CPC Provisional 71221(Taxi services) : Motorized taxi-cab services, including urban, suburban and interurban. These services are generally rendered on a distance-travelled basis, for a limited duration of time, and to a specific destination. Taxi services provided by passenger carrying motorcycles are included.

※ Exclusion : Animal-drawn and man-drawn taxi services are classified in subclass 71224 (Passenger transportation by man- or animal-drawn vehicles). Water and air taxi services are classified in subclass 72219(other passenger transportation) and 73120 (Non-scheduled passenger transportation by air), respectively.

34) CPC Provisional 71222(Rental services of passenger cars with operator) : Chauffeur-driven hired car services, wherever delivered, except taxi services. These services are generally supplied on a time basis to a limited number of passengers, and frequently involve transportation to more than one destination.

35) CPC Provisional 75221(Shared network services) : Network services necessary to establish

터 전송 등을 위한 네트워크 서비스를 규정하고 있기 때문에 우버서비스에 해당하지 않는다. 전자메시지와 정보서비스를 규정하고 있는 CPC 75232³⁶⁾는 전신(telegraph), 텔레프린터 익스체인지(teleprinter exchange, telex/TWX), 그리고 부가가치 통신서비스(value-added network services)³⁷⁾ 관련 서비스를 포괄하고 있으며, 이러한 형태의 서비스는 모바일 어플리케이션을 활용하여 서비스를 제공하는 우버서비스에 부합하지 않는다. 반면, 장비간 데이터 전송을 위해 필요한 네트워크 서비스를 포괄하는 CPC 75231³⁸⁾는 우버서비스의 수요자와 공급자를 우버 어플리케이션을 통해 연결시켜주며, 이러한 연결은 데이터 전송을 기반으로 하고 있다는 점에서 우버서비스의 특성과 부합한다고 할 것이다.

따라서, 우버서비스와 관련된 既체결 FTA의 비합치조치 및 양허표 분석은 택시서비스를 포괄하고 있는 CPC 71221, 운전자를 포함하는 여객운송 서비스를 규정한 CPC 71222, 장비간 데이터 전송을 위해 필요한 네트워크 서비스를

telephone communications between selected (point-to-point or multi-point) locations (terminals) via a public (shared) network. This type of service is primarily used to establish long distance voice communications but some versions can also accommodate facsimile and data transmission. It is provided on a pay-as-you-use basis at discount rates over regular long distance telephone charges.

36) CPC Provisional 75232(Electronic message and information services) : Network and related services (hardware and software) necessary to send and receive electronic messages (telegraph and telex/TWX services) and/or to access and manipulate information in databases (so-called value-added network services).

37) 이 서비스는 1960년대 후반부터 미국에 출현한 것이며, 기존의 공중통신업자(common carrier)로부터 회선을 빌려서 이것에 컴퓨터를 조합하여 네트워크를 구축하고, 이 네트워크에서 공중통신업자가 제공하고 있지 않는 새로운 기능을 제3자에게 서비스하는 것을 말한다. 부가가치로는 에러제어, 속도변환, 코드변환, 메시지변환, 동보(同報) 등이 있다. 대표적인 것으로서 미국의 ARPANET(아파네트)가 있다(출처 : 정보통신용어사전, 윤승은, 2008.1.15, 일진사)

38) CPC Provisional 75231(Data network services) : Network services necessary to transmit data between equipment using the same or different protocols. This service can be provided via a public or dedicated data network (i.e. via a network dedicated to the customer's use).

포괄하는 CPC 75231를 중심으로 이루어질 것이다.

2. 한-미 FTA 비합치조치 분석 : 한국과 미국

한-미 FTA의 비합치조치(NCMs : Non-Conforming Measures)를 분석하기 전에, 한-미 FTA의 비합치조치 규정의 특성을 살펴볼 필요가 있다. 한-미 FTA 서비스·투자챕터의 경우 비합치조치를 네거티브방식으로 규정하며, 서비스유형인 Mode 1, 2, 4는 서비스챕터가, 서비스유형인 Mode 3는 투자챕터에서 규율하는 구조이다. 이에 따라 Mode 1, 2, 4에 대해서는 서비스챕터에 규정된 각종 의무가 적용이 되며, 이러한 의무에 비합치되는 조치는 부속서에 규정하여 이러한 의무의 적용을 배제시키는 구조이다. 한편 Mode 3의 경우 투자챕터의 규율을 받게 되며, 투자챕터에 규정된 각종 의무가 적용이 된다. 이러한 의무에 비합치되는 조치는 부속서에 규정한다.

한국의 경우 택시서비스(CPC 71221)를 미래유보에 규정하고 있으며, Mode 1, 2, 3, 4에 대해 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 어떠한 조치도 채택할 수 있도록 포괄적인 유보를 하고 있다. 택시서비스는 미래유보에 규정이 되어 있기 때문에 국토교통부에서 추진하는 택시산업에 대한 경제적 수요심사, 자율감차 등 공급자의 수를 제한하는 정책을 추진하여도 한-미 FTA 협정에 위반되지 않는다. 또한, 여객운송서비스(CPC 71222)중 정기도로여객운송서비스의 경우 미래유보에 규정되어 있기 때문에 Mode 1, 2, 3, 4에 대해 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 어떠한 조치도 채택할 수 있다. 여객운송서비스(CPC 71222)중 택시와 정기도로여객운송서비스를 제외한 도로여객운송서비스의 경우 현재유보에 규정되어 있으며, Mode 1, 2, 4에 대해 현지주재 관련 사

무소설치를 비합치조치로 적시하고 있다. 이에 따라, 택시와 정기도로여객운송 서비스를 제외한 도로여객운송서비스를 공급하는 인은 대한민국 내 당해 지역에 사무소를 설치하여야 한다. 반면, 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)의 경우 별도의 비합치조치 유보를 하지 않았기 때문에 향후 Mode 1, 2, 3, 4에 대해 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하는 경우 FTA협정에 위배된다.

< 표5-4 : 한국의 비합치조치(NCMs) 규정 >

CPC 분류	비합치조치(NCMs) 내용
택시서비스 (CPC 71221)	1) 유보유형 : 미래유보 2) 관련의무 : 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재 3) 유보적용 : 국경간 서비스무역 및 투자 4) 유보내용 : 대한민국은 택시서비스 및 정기 도로여객운송서비스와 관련하여 어떠한 조치도 채택하거나 유지할 권리를 유보한다
여객운송서비스 (CPC 71222)	1. 택시와 정기도로여객운송서비스를 제외한 도로여객운송서비스 1) 유보유형 : 현재유보 2) 관련의무 : 현지주재 3) 유보적용 : 국경간 서비스무역 4) 유보내용 : 택시와 정기도로여객운송서비스를 제외한 도로여객운송서비스를 공급하는 인은 대한민국 내 당해 지역에 사무소를 설치하여야 한다. 2. 도로여객운송서비스(택시서비스 및 정기도로여객운송서비스) 1) 유보유형 : 미래유보 2) 관련의무 : 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재 3) 유보적용 : 국경간 서비스무역 및 투자 4) 유보내용 : 대한민국은 택시서비스 및 정기 도로여객운송서비스와 관련하여 어떠한 조치도 채택하거나 유지할 권리를 유보한다
데이터전송 네트워크 서비스(CPC 75231)	별도 비합치조치(NCMs) 규정 없음

미국의 경우 택시서비스(CPC71221), 여객운송서비스(CPC 71222) 뿐만 아니라 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)에 대해서도 별도의 비합치조치 유보목록에 기재하고 있지 않다. 이에 따라 Mode 1, 2, 3, 4에 대해서 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하는 경우 FTA를 위반하게 된다.

< 표5-5 : 미국의 비합치조치(NCMs) 규정 >

CPC 분류	비합치조치(NCMs) 규정
택시서비스 (CPC 71221)	별도 비합치조치(NCMs) 규정 없음
여객운송서비스 (CPC 71222)	별도 비합치조치(NCMs) 규정 없음
데이터전송 네트워크 서비스(CPC 75231)	별도 비합치조치(NCMs) 규정 없음

3. 한-EU FTA 양허 분석 : 한국과 EU 회원국

한-EU FTA의 양허표(List of Commitments)를 분석하기 전에 한-EU FTA의 특성을 살펴볼 필요가 있다. 한-EU FTA의 경우 서비스 무역·설립 및 전자상거래가 하나의 챕터로 구성되어 있어 한-미 FTA와 비교하여 상대적으로 자유화 정도가 낮다고 할 수 있다. 특히, 한-EU FTA의 경우 별도의 투자챕터가 없으며, 서비스 무역·설립 및 전자상거래 챕터에 '제3절 설립'으로 규정되어 있다. 설립의 경우 시장접근, 내국민대우, 최혜국대우 등의 의무만을 규정하고

있으며, 투자자와 국가간 분쟁해결(ISDS)은 포함하고 있지 않다. 한-EU FTA의 이러한 특성은 EU의 회원국이 다양하기 때문에 투자와 관련된 사항은 각 회원국이 체결한 투자협정(BIT)에서 해결하도록 협정문이 구성되었기 때문이다.

한-EU FTA의 경우 서비스 유형인 Mode 1, 2는 제2절 국경간 서비스 공급에서, Mode 3는 제3절 설립에서, Mode 4는 제4절 자연인의 상용 일시주재에서 규율을 하는 구조이다. 이에 따라 각 절에서 규정하고 있는 각종 의무가 서비스 공급유형에 따라서 적용되게 되며, 각 당사자에 의하여 자유화된 분야와 양허약속에 따라 해당 분야에서 다른 쪽 당사자의 서비스 공급에 적용 가능한 시장접근 및 내국민대우에 대한 제한은 양허표에 기재하게 된다. 이러한 양허표는 다른 쪽 당사자의 서비스 공급에 대한 구체적인 시장개방 약속이 되며, 이에 따라 부여된 대우와 비교하여 새로운 또는 더 차별적인 조치를 채택할 수 없게 된다. 이러한 방식을 포지티브(Positive) 방식이라 하며, 양허표에 기재되지 않은 분야의 경우 서비스 무역·설립 및 전자상거래에 규정된 시장접근 및 내국민대우 의무가 적용되지 않는다. 이는 비합치조치 유보목록에 기재하지 않으면 시장이 개방되는 효과를 갖는 한-미 FTA 등 네거티브(Negative) 방식을 취하고 있는 FTA와 구별되며, 이러한 특성으로 인해 포지티브(Positive) 방식은 상대적으로 자유화수준이 낮다. 추가적으로, 한-EU FTA에서는 최혜국대우를 협정문상 원칙으로 규정하되 별도의 부속서를 통해 최혜국대우 면제목록을 규정하고 있다.

한국의 경우 택시서비스(CPC 71221)와 여객운송서비스(CPC 71222)를 양허표에 기재를 하고 있지 않다. 이는 한-EU FTA 제7.7조(약속목록) 및 제7.13조(약속목록)에 따라 양허표에 시장접근 및 내국민대우에 대한 자유화를 약속하지 않은 경우에 해당하며, 이 분야에 대해서는 시장접근과 내국민대우와 관련

된 국내규제와 신규 제한조치를 도입할 수 있게 된다. 따라서, 국토교통부에서 추진하는 택시산업에 대한 경제적 수요심사, 자율감차 등 공급자의 수를 제한하는 정책을 추진하여도 한-EU FTA 협정에 위반되지 않는다. 이는 여객운송 서비스(CPC 71222)와 관련하여서도 동일하다. 반면, 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)의 경우 Mode 1, 2, 3에 대해 '제한없음'을 기재하여 별도의 시장접근 및 내국민대우 관련 규제를 취하지 않을 것을 약속하고 있다. 따라서, 시장접근 또는 내국민대우와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하는 경우 한-EU FTA협정에 위배된다.

< 표5-6 : 한국의 양허표 >

CPC 분류	양허표
택시서비스 (CPC 71221)	미기재
여객운송서비스 (CPC 71222)	미기재
데이터전송 네트워크 서비스(CPC 75231)	2. 커뮤니케이션서비스 C. 통신서비스 부가서비스("부가서비스"란 기간통신사업자로부터 임차한 통신망설비를 통하여 제공되며, 이용자의 정보를 저장하여 전송하는 통신서비스를 의미) Mode 1) 제한없음 Mode 2) 제한없음 Mode 3) 제한없음 Mode 4) 수평적 양허 분야에 기재된 사항 외에는 약속안 함

EU의 경우 택시서비스(CPC 71221)와 여객운송서비스(CPC 71222)에 대해 각 회원국별로 자유화에 대한 약속을 기재하고 있다. 국경을 넘어 서비스 공급을 제공하는 형태인 Mode 1의 경우 EU 전체가 약속을 하지 않아, 시장접

근과 내국민대우에 대해 정책 재량권을 부여하였으며, Mode 2의 경우 제한 없이 시장 자유화를 하였다. Mode 3의 경우 EU 전체에 대해 ① 회원국 전부를 포함한 유럽연합에 대해 외국인 투자자는 운송자 포함 비정기 버스 임대서비스를 제외하고 한 회원국 내에서 운송서비스(연안운송)를 공급할 수 없음, ② 택시서비스에 대해서 경제적 수요심사가 있으며, 주요 기준은 기존 설립의 수 및 이에 대한 영향, 인구 밀도, 지리적 산포, 교통조건에 대한 영향 그리고 새로운 고용창출이라 규정하여 외국인의 시장접근에 대한 제한을 가하고 있다. 특히, 우버서비스가 택시서비스와 같은 CPC분류에 포함된다고 판단하는 경우 EU 회원국은 경제적 수요심사를 통해 우버서비스를 제한할 수 있다. 추가적으로, 각 회원국별 양허표 기재사항은 표에 적시하였다.

반면, 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)의 경우 Mode 1, 2, 3에 대해 '제한없음'을 기재하여 별도의 시장접근 및 내국민대우 관련 규제를 취하지 않을 것을 약속하고 있다. 따라서, 시장접근 또는 내국민대우와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하는 경우 한-EU FTA협정에 위배된다.

< 표5-7 : EU의 양허표 >

CPC 분류	양허표
택시서비스, 여객운송서비스 (CPC 71221, CPC 71222)	1) Mode 1,2 11. 운송서비스 D. 도로운송 a) 여객운송(CPC 7121 및 CPC 7122): Mode 1은 회원국 전부를 포함한 유럽연합이 약속하지 않으며, Mode 2는 제한없음 2) Mode 3 16. 운송서비스 D. 도로운송 a) 여객운송(CPC 7121 및 CPC 7122): ① Mode 3는 회원

	<p>국 전부를 포함한 유럽연합에 대해 외국인 투자자는 운전자 포함 비정기 버스 임대서비스를 제외하고 한 회원국 내에서 운송서비스(연안운송)를 공급할 수 없음, ② <u>택시서비스에 대해서 경제적 수요심사가 있으며, 주요 기준은 기존 설립의 수 및 이에 대한 영향, 인구 밀도, 지리적 산포, 교통조건에 대한 영향 그리고 새로운 고용창출입</u>, ③ 오스트리아, 불가리아의 경우 배타적 권리 및/또는 인가는 유럽연합 회원국 국민 및 유럽연합 내에 본부를 가진 유럽연합 법인에만 부여할 수 있음, ④ 불가리아는 직영점 설립에 대해서 약속하지 않아 법인화가 요구됨, ⑤ 핀란드, 라트비아의 경우 인가가 요구되나 외국 등록 운송수단에는 혜택이 부여되지 않음, ⑥ 라트비아 및 스웨덴은 설립된 실체는 국가에 등록된 운송수단을 사용하는 것이 요구됨, ⑦ 스페인의 경우 CPC7122에 대해서 경제적 수요심사가 있으며 주요기준은 국내수요임, ⑧ 이탈리아, 포르투갈은 리무진서비스에 대해서 경제적 수요심사가 있으며 주요기준은 기존 설립의 수 및 이에 대한 영향, 인구밀도, 지리적 산포, 교통조건에 대한 영향, 새로운 고용창출입, ⑨ 스페인, 아일랜드, 이탈리아는 시외버스서비스에 대해서 경제적 수요심사가 있으며 주요기준은 기존 설립의 수 및 이에 대한 영향, 인구밀도, 지리적 산포, 교통조건에 대한 영향, 새로운 고용창출입, ⑩ 프랑스는 시외버스서비스에 대해서 약속하지 않음</p> <p>3) Mode 4 16. 운송서비스 D. 도로운송 a) 여객운송(CPC 7121 및 CPC 7122): ① 오스트리아는 법인 또는 파트너십을 대표할 자격이 있는 자 및 주식보유자에 대하여 국적조건이 있음, ② 덴마크는 관리자에 대하여 국적조건 및 거주요건 부과, ③ 불가리아, 몰타는 국적요건 부과</p>
데이터전송 네트워크 서비스(CPC 75231)	<p>1) Mode 1,2 2. 커뮤니케이션서비스 B. 통신서비스 a) 모든 전자기적 수단에 의한 신호 전송 및 수신으로 구성된 서비스, 방송은 제외의 경우 Mode 1,2에 대해 제한 없이 개방</p>

	<p>2) Mode 3 7. 커뮤니케이션서비스 B. 통신서비스 a) 모든 전자기적 수단에 의한 신호 전송 및 수신으로 구성된 서비스, 방송은 제외한 경우 Mode 3에 대해 제한없이 개방</p> <p>3) Mode 4 모든 분야에 적용되는 사항을 제외하고 약속 안함</p>
--	--

다음으로 최혜국대우에 대한 면제와 관련하여 한국은 택시서비스(CPC 71221)와 여객운송서비스(CPC 71222)를 최혜국대우 면제목록에 기재하고 있어, 향후 다른 국가의 인에게 차등 대우를 부여하는 모든 조치를 채택하거나 유지할 수 있는 권리를 유보하였다. 한편, 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)는 최혜국대우 면제목록에 별도의 기재를 하지 않았기 때문에 최혜국대우 의무를 준수하여야 한다.

< 표5-8 : 한국의 MFN 면제목록 >

분야 또는 하위분야	최혜국대우와 불일치를 표시하는 조치의 설명(기술)
8. 운송서비스 - 도로여객 운송서비스 (택시 및 정기 도로여객운송 서비스)	대한민국은 택시서비스 및 정기 도로여객운송서비스에 대하여 다른 국가의 인에게 차등 대우를 부여하는 모든 조치를 채택하거나 유지할 권리를 유보함.

EU의 경우 최혜국대우에 대한 면제와 관련하여 택시서비스(CPC 71221)와 여객운송서비스(CPC 71222)를 포괄하는 도로운송서비스에 대해 각 회원국별로 최혜국대우 면제를 기재하고 있다. 회원국의 상당수가 내륙으로 연결된

EU의 경우 도로운송서비스의 국경간 공급에 대한 지역적 특수성 고려, 국가 간 상호주의, 운수권 규제 등의 필요성을 반영하여 아래표와 같이 다양한 최혜국대우 면제목록을 규정하였다. 최혜국대우 면제목록에 기재된 사항에 대해서는 향후 다른 국가의 인에게 차등 대우를 부여하는 모든 조치를 채택하거나 유지할 수 있는 권리를 보유하게 된다. 한편, 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)는 최혜국대우 면제목록에 별도의 기재를 하지 않았기 때문에 최혜국대우 의무를 준수하여야 한다.

< 표5-9 : EU의 MFN 면제목록 >

분야 또는 하위 분야 (※ 앞의 숫자는 협정문상 순서)	제7.8조 및 제7.14조와의 불일치를 표시하는 조치의 설명	조치가 적용되는 국가들	예외의 필요를 창설하는 조건
2. 도로운송	루마니아에서, 세 번째 열에 기재된 국가들에 등록된 운송수단이 상품 및/또는 여객을 운송하기 위한 허가는 기존 또는 미래의 양자 간 도로 협정에 따름. 도로내륙운송은 국내에 등록된 운송수단에 유보됨.	오스트리아, 알바니아, 벨기에, 불가리아, 체코공화국, 사이프러스, 크로아티아, 덴마크, 스위스, 라트비아, 리투아니아, 프랑스, 핀란드, 이탈리아, 이란, 독일, 그리스, 룩셈부르크, 영국, 노르웨이, 네덜란드, 폴란드, 포르투갈, 스페인, 스웨덴, 슬로바키아, 시리아, 슬로베니아,	예외의 필요성은 도로운송서비스의 국경간 공급에 대한 지역적 특수성과 연관됨.

분야 또는 하위 분야 (※ 앞의 숫자는 협정문상 순서)	제7.8조 및 제7.14조와의 불일치를 표시하는 조치의 설명	조치가 적용되는 국가들	예외의 필요를 창설하는 조건
		터키, 헝가리 및 향후 다른 국가도 가능	
4. 도로운송 - 여객 및 화물	공동체/유럽연합 또는 그 회원국과 제3국가 간 체결된 (복합운송 - 도로/철도 포함) 국제도로운임 및 여객운송에 관한 기존 또는 미래의 협정의 다음에 대한 규정 (a) 계약당사자 간 또는 계약당사자의 영역을 지나는 운송서비스의 제공을 각 계약당사자에 등록된 운송수단에 유보하거나 제한 또는 (b) 그러한 운송수단에 대한 조세 면제	스위스, 중유럽, 동유럽 및 남동유럽 국가와 독립국가연합의 모든 회원국, 알바니아, 터키, 레바논, 이스라엘, 시리아, 요르단, 이집트, 튀니지, 알제리, 모로코, 이란, 아프가니스탄, 이라크 그리고 쿠웨이트	예외의 필요성은 도로운송서비스의 국경 간 공급의 지역적 특성과 연관됨.

분야 또는 하위 분야 (※ 앞의 숫자는 협정문상 순서)	제7.8조 및 제7.14조와의 불일치를 표시하는 조치의 설명	조치가 적용되는 국가들	예외의 필요를 창설하는 조건
5. 도로운송 - 여객 및 화물운송	기존 또는 미래의 협정에 따라 취해지는 조치로서, 체코공화국으로의 운송서비스, 체코공화국에서의 운송서비스, 체코공화국을 지나는 운송서비스 그리고 체코 공화국으로부터 관련 계약당사자로의 운송서비스에 대한 통과허가 및/또는 특혜도로세를 포함하여 운송서비스를 유보하거나 제한하고 운영조건을 명시하는 조치	협정이 발효 중이거나 발효될 모든 국가	철도운송 기반시설 및 환경의 무결성을 보호하고, 체코공화국 영역 내 그리고 관련 국가 간에 운수권을 규제하기 위함.
6. 도로운송 - 여객 및 화물	핀란드에서 내륙운송을 유보한(복합운송, 도로 및 철도 포함) 국제도로운송에 관한 기존 또는 미래의 상호 양자간 및 복수국간 협정의 규정	양자간 또는 복수국간 협정이 발효 중인 모든 국가	도로운송서비스의 지역적 특수성

분야 또는 하위 분야 (※ 앞의 숫자는 협정문상 순서)	제7.8조 및 제7.14조와의 불일치를 표시하는 조치의 설명	조치가 적용되는 국가들	예외의 필요를 창설하는 조건
7. 도로운송 - 여객 및 화물	오스트리아에서 부가가치세의 면제는 세 번째 열에 기재된 국가들에 등록된 운송수단으로 외국 기업가들이 수행하는 국제여객운송으로 제한됨.	구유고슬라비아 승계국들, 스위스 그리고 구소비에트사회 주의공화국연방 승계국(발트3국 , 아제르바이잔, 그루지아, 몰도바 및 우즈베키스탄 제외)	상호주의 및 국제여행 발전의 촉진
8. 도로운송서비스 - 여객 및 화물	사실상의 상호주의를 근거로 한 일정한 조건에 따른 오스트리아에서의 운송수단에 대한 조세 면제는 세 번째 열에 기재된 국가에 등록된 운송수단으로 제한됨.	이스라엘, 모나코, 산마리노, 터키, 교황청 그리고 미국	상호주의 및 국제여행 및/또는 국제상품운송 발전의 촉진

분야 또는 하위 분야 (※ 앞의 숫자는 협정문상 순서)	제7.8조 및 제7.14조와의 불일치를 표시하는 조치의 설명	조치가 적용되는 국가들	예외의 필요를 창설하는 조건
9. 도로운송 - 여객 및 화물	양자간 협정에 따라 취해지는 조치로서, 리투아니아 영역으로의 운송서비스, 리투아니아 영역을 통한 운송서비스 그리고 리투아니아 영역으로부터 관련 계약당사자로의 운송서비스, 양자간 통과허가 및 그 밖의 운송허가를 포함하여 운영조건, 도로세 및 부과금을 명시하고 운송서비스에 대한 규정을 설정함.	협정이 발효 중이거나 발효될 모든 국가	운송 기반시설 및 환경을 보호하고 리투아니아 영역 및 관련 국가 간의 운수권을 규제하기 위함.
10. 도로운송 - 여객 및 화물	기존 또는 미래의 협정에 따라 취해지는 조치로서, 그 불가리아 영역에서의 또는 불가리아 국경을 지나는, 운송서비스에 대한 통과허가 및/또는 특혜도로세를 포함하여 이러한 등록의 운송서비스 공급을 제한 및/또는 유보하는 조치	협정이 발효 중이거나 발효될 모든 국가	환경의 보호뿐만 아니라 기반시설의 무결성을 보호하고 불가리아 영역 및 관련 국가 간 운수권의 규제

분야 또는 하위 분야 (※ 앞의 숫자는 협정문상 순서)	제7.8조 및 제7.14조와의 불일치를 표시하는 조치의 설명	조치가 적용되는 국가들	예외의 필요를 창설하는 조건
11. 해상운송을 제외한 모든 여객 및 화물운송서 비스	폴란드: 관련 국가들의 공급자들이, 관련 국가의 영역에서, 관련 국가의 영역으로, 그리고 관련 국가의 영역을 통과하는 운송서비스 공급과 관련된 상호주의 요건	모든 국가	운송협력(또는 유사한 성격의 것), 그리고 외국인 투자의 증진과 보호 및 특히 양자적으로 합의된 허가체제로부터 발생하는 운송 쿼터를 이행하는 것에 관한 기존 및 미래의 상호적 협정의 체제
12. 도로운송 - 여객 및 화물	기존 또는 미래의 협정에 따라 취해지는 조치로서, 슬로바키아로의 운송서비스, 슬로바키아에서의 운송서비스 그리고 슬로바키아로부터 관련 계약당사자로의 운송서비스에 대한 통과허가 및/또는 특혜도로세를 포함하여 운송서비스를 유보하거나 제한하고 운영조건을 명시하는 조치	협정이 발효 중이거나 발효될 모든 국가	도로운송 기반시설의 무결성과 환경을 보호하고 슬로바키아 영역 및 관련 국가 간의 운수권을 규제하기 위함.

이처럼 EU 회원국들은 최혜국대우에 대한 다양한 면제목록을 적시하여 도로운송과 관련된 정책의 자율성(국가간 차별조치)을 확보하고 있다.

제3절 한-미 FTA, 한-EU FTA의 전자상거래챕터 분석

전자상거래의 경우 1998년 2월에 있었던 WTO 일반이사회에서 처음 논의가 시작되었다. 그리고, 1998년 5월 20일 제네바에서 개최된 제2차 WTO 각료회의에서 전자상거래에 대한 선언문을 채택하였다. 그 이후, WTO는 도하개발아젠다(Doha Development Agenda : DDA) 등 후속적인 WTO 각료회의에서 전자상거래에 대한 논의를 진행하였으나, 아쉽게도 구체적인 통상규범을 합의할 도출하지 못하였다.³⁹⁾ 이에 미국은 자국이 보유한 전자상거래 산업의 강점을 활용하고 전자상거래와 관련된 서비스·투자무역을 활성화하기 위해 미국이 체결하는 FTA를 통해 전자상거래와 관련된 구체적인 통상규범을 규정하였다. 한-미 FTA도 전자상거래와 관련하여 디지털제품의 정의, 전자적 전송물에 대한 관세부과 문제 등을 규정하고 있다.⁴⁰⁾

전자상거래 관련 주요한 논의중 하나는 디지털제품의 정의로서, 디지털제품으로 인정받을 수 있는 범위에 따라 서비스시장의 개방효과가 큰 영향을 받게 된다. 우버서비스가 전자상거래로 인정받기 위해서는 디지털제품의 범위에 포함되어야 한다. 이를 위해 디지털제품에 대한 일반적인 정의를 살펴보면, 디지털제품이란 컴퓨터 소프트웨어, 음악, 전자서적, 동영상, 멀티미디어 저작물 등 디지털 파일로 작성하여 컴퓨터 네트워크를 통해 송수신하고 다운로드와 업로드를 할 수 있는 것과 같이 디지털 신호로 변화 시킬 수 있는 모든 대상을 말하며, 인터넷에서 온라인으로 전달가능한 것을 의미한다.⁴¹⁾ 한-미 FTA 전자상거래챕터 제15.9조는 ‘디지털제품이라 함은 전달매체에 고정되는지 또는 전자적으로 전송되는지 여부에 관계없이 디지털 방식으로 부호화되고 상업적 판매

39) 박덕영, 2006, FTA와 전자상거래 분야 주요 쟁점, 서울국제법연구 13권 2호 96p~97p

40) 박덕영, 2007, 한미 FTA 전자상거래장(Chapter)의 주요내용 고찰

41) 박덕영, 2006, FTA와 전자상거래 분야 주요 쟁점, 서울국제법연구 13권 2호 98p~99p

또는 배포를 목적으로 생산된 컴퓨터 프로그램·문자열·동영상·이미지·녹음물 및 그 밖의 제품을 말한다.’라고 정의하고 있다. 즉, 전자상거래챕터에서 규정하고 있는 디지털제품의 정의가 전자적 전송물 등 디지털제품에 대한 관세부과 문제, 내국민대우 보장 등에 초점을 맞추고 있으며, 이러한 제품은 주로 오디오·비디오 영상콘텐츠, 고등교육 서비스, 인터넷 방송서비스 등에 해당한다. 우버서비스의 경우 전자상거래와 관련된 통상규범이 형성되던 시기에 존재하지 않았기 때문에 이러한 정의에 명확하게 부합되지는 않지만 인터넷, 모바일 네트워크 등을 활용한 서비스에 해당하기 때문에 향후 전자상거래와 관련된 논의에 함께 포함되어 논의될 가능성이 존재한다 할 것이다.

한편, 한-미 FTA의 전자상거래챕터의 구성은 다음과 같다.

< 표5-10 : 한-미 FTA 전자상거래챕터 구성 >

조항	주요내용
제15.1조	(일반규정) 전자상거래의 경제적 중요성, 전자상거래에 영향을 미치는 조치에 대한 세계무역협정 적용가능성 인정
제15.2조	(서비스의 전자적 공급) 전자적으로 전달되거나 수행되는 서비스의 투자, 국경간 서비스무역, 금융서비스챕터 적용
제15.3조	(디지털제품) 디지털제품에 대한 관세부과 금지, 내국민대우 부여, 최혜국대우 부여, 서비스·투자협정 비합치조치 비적용
제15.4조	(전자인증 및 전자서명) 전자인증을 위한 법령 금지 및 예외
제15.5조	(온라인 소비자 보호) 사기적·기만적 상업적 관행으로부터 소비자를 보호하기 위한 조치 유지·채택 및 당사국간 협조
제15.6조	(종이없는 무역) 무역행정문서의 전자적 형태의 이용가능성 제고 및 법적효과 보장
제15.7조	(전자상거래를 위한 인터넷 접근 및 이용에 관한 원칙) 소비자의 서비스 및 디지털제품 접근가능성 제고, 응용프로그램 및 서비스 실행 보장, 장치의 인터넷 연결 보장, 네트워크 제공자 등의 경쟁으로부터 혜택을 향유하는 것 보장
제15.8조	(국경간 정보 흐름) 국경간 전자 정보 흐름에 불필요한 장벽을 부과하거나 유지하는 것을 자제

표와 같이 한-미 FTA의 전자상거래챕터의 경우 전자상거래 무역의 활성화를 위해서 세부적인 사항을 규정하고 있다. 다만, 전자상거래 무역의 활성화가 영화, 음반, 인터넷 콘텐츠, 오디오, 비디오 영상 콘텐츠, 고등교육 서비스 등에 초점을 맞추다보니, 우버서비스 등 新서비스를 규율하는데 한계가 존재하는 것이 사실이다. 하지만, 앞서 논의한 바와 같이 우버서비스 등 新서비스는 인터넷, 모바일 네트워크 등을 활용하여 서비스를 제공하는 것을 특징으로 하고 있다는 점에서 향후 전자상거래와 관련된 통상규범에 포함될 가능성이 존재한다.

반면, 한-EU FTA의 경우 전자상거래챕터가 별도로 규정되어 있지 않으며, 서비스 무역·설립 및 전자상거래챕터의 한 절로 규정되어 있다. 한-EU FTA의 경우 한-미 FTA와는 다르게 전자상거래 관련 통상규범을 구체적으로 규정하지 않고 있으며, 한-미 FTA에 규정된 전자상거래와 관련된 여러 의무를 제 7.29조(규제 문제에 관한 협력)에 협력사항으로 규정하여 전자상거래 무역 활성화를 위한 제도적인 보장에 소극적이다.

< 표5-11 : 한-EU FTA 전자상거래절 구성 >

조항	주요내용
제7.48조	(목적 및 원칙) ① 전자상거래의 경제적 중요성, 전자상거래에 영향을 미치는 조치에 대한 세계무역협정 적용가능성 인정, ② 전자상거래 이용자의 신뢰보장을 위한 자료보호의 국제기준 양립, ③ 전자적 수단에 의한 전달에 관세 미부과
제7.49조	(규제 문제에 관한 협력) ① 전자서명인증서 인정 및 국경간 인증서비스 촉진, ② 정보중개서비스 제공자 책임, ③ 요청받지 않은 전자상업통신 취급, ④ 소비자 보호, ⑤ 종이없는 무역의 발전, ⑥ 전자상거래의 발전에 관련된 그밖의 문제 등과 관련하여 제기되는 규제문제에 대한 대화유지 및 정보교환

추가적으로, 전자상거래와 우버서비스와 연계가 되고 있는지에 대한 통상규범 동향을 검토하기 위해, USTR에서 발표한 Factsheet을 중심으로 금번 TPP 협정 전자상거래챕터의 내용을 개괄적으로 소개한다.

TPP 협정의 전자상거래 챕터는 既체결 FTA에 규정된 전자상거래 챕터와 비교했을때 포괄적이고 높은 수준의 내용으로 구성되어 있다. ① TPP 협정 회원국간 전자적인 전송에 대해 관세부과를 할 수 없게 하였으며, ② TPP 협정 他회원국에서 생산된 디지털제품(컴퓨터 프로그램 등 디지털로 인코딩되어 상업적 판매 또는 유통을 위해 생산되고 전자적으로 전송될 수 있는 것)에 대해 동종의 디지털제품에 부여하는 대우보다 불리한 대우를 하지 못하게 금지하였다. ③ 기업 등의 비즈니스 목적의 경우에는 전자적 수단에 의한 국경을 넘는 정보(개인정보 포함)의 이전을 인정하였고, ④ 기업들이 자국의 영역 내에서 사업을 수행하기 위한 조건으로 컴퓨터 관련 시설을 자국의 영역 내에 설치하도록 요구하는 것을 허용하지 않는다. ⑤ 다른 회원국의 개인 또는 사업자가 소유하는 대량 판매용 소프트웨어의 소스코드의 이전 또는 해당 소스코드에 대한 접근에 대한 요구가 원칙적으로 불가능하며, ⑥ 전자상거래 이용자 및 온라인 소비자보호에 관한 규율이 결정되는 등 소비자가 전자상거래를 안심하고 이용할 수 있도록 환경을 정비하였다. TPP 협정 전자상거래챕터가 기존에 체결된 FTA의 전자상거래챕터 보다 포괄적이고 높은 수준의 규범을 규정하여 TPP 협정 회원국간 전자상거래 무역을 활성화할 수 있는 법·제도적 기반을 마련하고 있으나, TPP 협정의 전자상거래챕터도 우버서비스 등 新서비스에 대해서는 아직까지 본격적으로 다루고 있는 것으로 보이지 않는다.

제6장 우버서비스와 국내정책 및 既체결 FTA와의 관계분석

제1절 한국의 우버서비스와 한-미 FTA, 한-EU FTA

1. 「여객자동차운수법」 분석

국토교통부는 우버서비스를 택시서비스 또는 여객운송서비스로 규정하고 있으며, 이에 따라 「여객자동차운수사업법」을 법적근거로 우버서비스를 규제하고 있다. 현재 우버서비스는 「여객자동차운수사업법」 제81조 및 제82조를 근거로 금지되고 있으며, 국회는 「여객자동차운수사업법」 개정안(법률 제13376호, 2015년 12월 23일 시행)을 2015년 5월 발의하여 렌터카를 빌려 유상으로 운송에 사용하거나 다시 남에게 대여해서는 안되고 누구든지 이를 알선해서는 안 된다고 법을 개정하였다.⁴²⁾ 이는 렌터카를 이용한 우버서비스를 금지할 수 있는 법적근거를 마련하기 위한 것으로, 자가용자동차를 유상으로 운송용으로 제공하거나 임대하면 안되고 누구든지 이를 알선해서는 안 된다고 명시한 동법 제81조의 공백을 입법을 통해 보완한 것이다.

우버서비스를 금지하는 「여객자동차운수사업법」 개정안(법률 제13376호, 2015년 12월 23일 시행)을 분석하여 보면 동법 제81조는 자가용 자동차의 유상운송을 금지하고 있으며, 동법 제82조는 자가용자동차의 노선운행을 금지하고 있다. 동법 제81조⁴³⁾(법률 제13376호, 2015년 12월 23일 시행)의 경우 자가

42) 국회입법예고, 여객자동차운수사업법 일부개정법률안(김용태 의원 등 12인), 2015년 5월

43) 제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) ① 사업용 자동차가 아닌 자동차(이하 "자가용자동차"라 한다)를 유상(자동차 운행에 필요한 경비를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)으로 운송용으로 제공하거나 임대하여서는 아니 되며, 누구든지 이를 알선하여서는 아니 된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 유상으로 운송용으로 제공 또는 임대하거나 이를 알선할 수 있다.

용자자동차를 유상으로 운송용으로 제공하거나 임대하여서는 안되며, 누구든지 이를 알선하여서는 안 된다고 규정하고 있다. 우버서비스의 운송 관련 서비스는 자가용자동차를 이용하여 유상으로 운송용으로 제공하거나 임대하여 여객 운송서비스를 제공하는 경우에 해당하므로 동법 제81조에 반하고, 우버서비스가 서비스 공급자와 수요자를 어플리케이션을 통해 연결해주는 것은 이를 알선하는 경우에 해당하여 역시 동법 제81조에 반한다. 또한, 「여객자동차운수사업법」 제82조⁴⁴⁾(법률 제13376호, 2015년 12월 23일 시행)는 고객을 유치할 목적으로 노선을 정하여 자가용자동차를 운행하거나 이를 알선하는 행위를 금지하고 있다. 우버서비스의 기본 특성은 노선을 정해서 운행하지 않는 것이지만, 최근 우버, 리프트 등이 제공하는 공항픽업서비스의 경우 노선을 정하여 자가용자동차를 운행하거나 알선하는 행위에 해당하므로 동법 제82조에 반한다 할 것이다. 또한, 신설된 동법 제89조의3⁴⁵⁾(법률 제13376호, 2015년 12월 23일 시행)는 면허를 받지 않고 여객자동차운송사업을 경영한 자를 신고하면 포상금을 지급할 수 있도록 법적인 근거를 제공하고 있다.

우버서비스를 금지하는 「여객자동차운수사업법」의 주요 법적근거를 제공하

-
1. 출퇴근 때 승용자동차를 함께 타는 경우
 2. 천재지변, 긴급 수송, 교육 목적을 위한 운행, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사유에 해당되는 경우로서 특별자치도지사·시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)의 허가를 받은 경우
 - ② 제1항제2호의 유상운송 허가의 대상 및 기간 등은 국토교통부령으로 정한다.
 - 44) 제82조(자가용자동차의 노선운행 금지) ① 누구든지 고객을 유치할 목적으로 노선을 정하여 자가용자동차를 운행하거나 이를 알선하여서는 아니 된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 노선을 정하여 운행하거나 이를 알선할 수 있다.
 1. 학교, 학원, 유치원, 「영유아보육법」에 따른 어린이집, 호텔, 교육·문화·예술·체육시설(「유통산업발전법」 제2조제3호에 따른 대규모점포에 부설된 시설은 제외한다), 종교시설, 금융기관 또는 병원 이용자를 위하여 운행하는 경우
 2. 대중교통수단이 없는 지역 등 대통령령으로 정하는 사유에 해당하는 경우로서 특별자치도지사·시장·군수·구청장의 허가를 받은 경우
 - ② 제1항제2호의 허가의 대상 및 조건 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.
 - 45) 제89조의3(신고포상금의 지급) 제75조 또는 관계 규정에 따라 제4조제1항에 따른 면허의 권한을 위임받은 지방자치단체의 장은 같은 항에 따른 면허를 받지 아니하고 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 경영한 자를 신고하거나 고발한 자에 대하여 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 포상금을 지급할 수 있다.

는 「여객자동차운수사업법」 개정안의 개정사유를 살펴보면, 현행법은 자동차 대여사업자가 자동차 임차인에게 운전자를 알선하는 경우 운전자를 알선할 수 있는 기간과 알선하는 운전자의 자격에 대한 별도의 제한을 두고 있지 않고 있기 때문에 자동차 임차인에 대한 운전자 알선을 기간의 제한 없이 허용할 수 있게 되어 운전자 알선이 택시 수요를 대체하여 택시업계의 어려움이 가중될 우려가 있다는 점을 지적하고 있다. 또한, 자동차대여사업자가 알선하는 운전자에 대한 자격제한이 없어 자동차 임차인이 성폭행 등 강력범죄에 노출될 가능성이 있다는 점을 들어 국민의 안전보장을 또 다른 개정이유로 명시하고 있다.⁴⁶⁾ 즉, 「여객자동차운수사업법」의 개정목적은 택시수급조절과 운전자에 대한 자격요건 규정을 통한 자동차 임차인의 안전 도모이다.

「여객자동차운수사업법」 개정안이 2015년 12월 23일부터 시행됨에 따라 국토교통부에서는 「여객자동차운수사업법」 개정안의 하위법령을 마련하여 2015년 8월 입법예고에 들어갔다. 동법 시행령 개정령안⁴⁷⁾은 택시운송사업의 질서유지를 위한 자가용자동차 유상운송의 알선, 자동차대여사업자 외의 자의 대여자동차 유상운송의 알선 등 각종 유사택시운송사업에 대한 금지 규정을 신설하고, 대통령령으로 정하는 무면허 여객자동차운송사업에 대하여 관할 지방자치단체장이 신고포상금을 지급할 수 있도록 하는 등의 내용을 구체적으로 정하기 위한 것이다.

추가적으로 국토교통부는 택시의 과잉공급을 해소하기 위해 정책적으로 자율감차사업을 통한 택시공급 축소를 추진하고 있다.⁴⁸⁾ 2015년 대전시 자율감

46) 국회입법예고, 여객자동차운수사업법 일부개정법률안(김용태 의원 등 12인), 2015년 5월

47) 국토교통부공고 제 2015-993호, 여객자동차운수사업법 시행령 일부개정령안 입법예고, 2015년 8월

48) 국토교통부 보도자료, “택시 자율감차 사업 정상 추진중”, 2014년 9월 5일

차 시범사업을 시작으로 향후 약 8년 동안 전체 택시 8,850대 중 약 15.1%에 해당하는 1,336대를 매년 단계적으로 감축할 계획이다.⁴⁹⁾ 택시의 공급과잉을 해소하기 위한 정책기조의 일관성을 유지하기 위해 국토교통부에서는 택시와 유사한 서비스를 제공하는 우버서비스를 금지할 수밖에 없을 것으로 보인다.

2. 「여객자동차운수사업법」의 한-미 FTA, 한-EU FTA 합치성 분석

우선, 우버서비스를 택시서비스(CPC 71221)로 판단하는 경우를 검토하겠다. 제5장에서 살펴본 바와 같이, 한-미 FTA에서 우리나라는 택시서비스(CPC 71221)를 미래유보에 규정하고 있으며, Mode 1, 2, 3, 4에 대해 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 어떠한 조치도 채택할 수 있도록 포괄적인 유보를 하고 있다. 한-EU FTA의 경우 택시서비스(CPC 71221)를 양허표에 기재하고 있지 않다. 한-EU FTA 제7.7조(약속목록) 및 제7.13조(약속목록)에 따라 양허표에 시장접근 및 내국민대우에 대한 자유화를 약속하지 않는 경우 이 분야에 대해서는 시장접근과 내국민대우와 관련된 국내규제와 신규 제한조치를 도입할 수 있게 된다.

< 표6-1 : 한-미 FTA 한국의 택시서비스 관련 유보 >

CPC 분류	비합치조치(NCMs) 내용
택시서비스 (CPC 71221)	1) 유보유형 : 미래유보 2) 관련의무 : 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재 3) 유보적용 : 국경간 서비스무역 및 투자 4) 유보내용 : 대한민국은 택시서비스 및 정기 도로여객운송서비스와 관련하여 어떠한 조치도 채택하거나 유지할 권리를 유보한다

49) 국토교통부 보도자료, “대전시, 택시 자율감차 시범사업계획 확정”, 2014년 12월 16일

< 표6-2 : 한-EU FTA 한국의 택시서비스 관련 양허표 >

CPC 분류	양허표
택시서비스 (CPC 71221)	미기재

이에 따라, 국토교통부는 택시산업에 대한 경제적 수요심사, 자율감차 등 공급자의 수를 제한하는 정책을 추진하여도 이러한 정책이 한-미 FTA 및 한-EU FTA 협정에 위반되지 않으며, 국토교통부는 정책의 자율성을 확보할 수 있게 된다. 즉, 「여객자동차운수사업법」 개정안 제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) 및 제82조(자가용자동차의 노선운행 금지)를 적용하여 우버서비스를 금지하는 것은 한-미 FTA 및 한-EU FTA 협정에 위반되지 않는다.

다음으로 우버서비스를 여객운송서비스(CPC 71222)로 판단하는 경우를 검토하겠다. 한-미 FTA의 경우 여객운송서비스(CPC 71222)중 정기도로여객운송서비스의 경우 미래유보에 규정되어 있기 때문에 Mode 1, 2, 3, 4에 대해 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 어떠한 조치도 채택할 수 있다. 여객운송서비스(CPC 71222)중 택시와 정기도로여객운송서비스를 제외한 도로여객운송서비스의 경우 현재유보에 규정되어 있으며, Mode 1, 2, 4에 대해 현지주재 관련 사무소설치를 비합치조치로 적시하고 있다. 이에 따라, 택시와 정기도로여객운송서비스를 제외한 도로여객운송서비스를 공급하는 인은 대한민국 내 당해 지역에 사무소를 설치하여야 한다. 한편, 한-EU FTA의 경우 여객운송서비스(CPC 71222)를 양허표에 기재하고 있지 않다. 한-EU FTA 제7.7조(약속목록) 및 제7.13조(약속목록)에 따라 양허표에 시장접근 및 내국민대우에 대한 자유화를 약속하지 않는 경우, 이 분야에

대해서는 시장접근과 내국민대우와 관련된 국내규제와 신규 제한조치를 도입할 수 있게 된다.

< 표6-3 : 한-미 FTA 한국의 여객운송서비스 관련 유보 >

CPC 분류	비합치조치(NCMs) 내용
여객운송서비스 (CPC 71222)	1. 택시와 정기도로여객운송서비스를 제외한 도로여객운송서비스 1) 유보유형 : 현재유보 2) 관련의무 : 현지주재 3) 유보적용 : 국경간 서비스무역 4) 유보내용 : 택시와 정기도로여객운송서비스를 제외한 도로여객운송서비스를 공급하는 인은 대한민국 내 당해 지역에 사무소를 설치하여야 한다.
	2. 도로여객운송서비스(택시서비스 및 정기도로여객운송서비스) 1) 유보유형 : 미래유보 2) 관련의무 : 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재 3) 유보적용 : 국경간 서비스무역 및 투자 4) 유보내용 : 대한민국은 택시서비스 및 정기 도로여객운송서비스와 관련하여 어떠한 조치도 채택하거나 유지할 권리를 유보한다

< 표6-4 : 한-EU FTA 한국의 여객운송서비스 관련 양허표 >

CPC 분류	양허표
여객운송서비스 (CPC 71222)	미기재

이에 따라, 국토교통부는 여객운송서비스(택시서비스 및 정기도로운송서비스)에 대한 경제적 수요심사, 자율감차 등 공급자의 수를 제한하는 정책을 추진하여도 이러한 정책이 한-미 FTA 및 한-EU FTA 협정에 위반되지 않으며, 국토교통부는 정책의 자율성을 확보할 수 있게 된다. 즉, 「여객자동차운수사업법」 개정안 제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) 및 제82조(자가용자동차의 노선운행 금지)를 적용하여 우버서비스를 금지하는 규제정책을 실시하더라도 한-미 FTA 및 한-EU FTA 협정에 위반되지 않는다.

마지막으로 우버서비스를 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)로 판단하는 경우를 검토하겠다. 한-미 FTA의 경우 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)의 경우 별도의 비합치조치 유보를 하지 않았기 때문에 향후 Mode 1, 2, 3, 4에 대해 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하는 경우 FTA협정에 위배된다. 한-EU FTA의 경우 Mode 1, 2, 3에 대해 '제한없음'을 기재하여 별도의 시장접근 및 내국민대우 관련 규제를 취하지 않을 것을 약속하고 있다. 따라서, 시장접근 또는 내국민대우와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하는 경우 한-EU FTA협정에 위배된다.

< 표6-5 : 한-미 FTA 한국의 데이터전송 네트워크서비스 관련 유보 >

CPC 분류	비합치조치(NCMs) 내용
데이터전송 네트워크 서비스(CPC 75231)	별도 비합치조치(NCMs) 규정 없음

< 표6-6 : 한-EU FTA 한국의 데이터전송 네트워크서비스 관련 양허표 >

CPC 분류	양허표
데이터전송 네트워크 서비스(CPC 75231)	2. 커뮤니케이션서비스 C. 통신서비스 부가서비스(“부가서비스”란 기간통신사업자로부터 임차한 통신망설비를 통하여 제공되며, 이용자의 정보를 저장하여 전송하는 통신서비스를 의미) Mode 1) 제한없음 Mode 2) 제한없음 Mode 3) 제한없음 Mode 4) 수평적 양허 분야에 기재된 사항 외에는 약속 안함

이 경우 우버사업자에 대한 경제적 수요심사, 자율감차 등 공급자의 수를 제한하는 규제정책을 추진하게 되면, 한-미 FTA 및 한-EU FTA 협정에 위반된다. 특히, 국토교통부에서 「여객자동차운수사업법」 개정안 제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) 및 제82조(자가용자동차의 노선운행 금지)를 적용하여 우버서비스를 금지하는 규제정책을 실시하게 되면 한-미 FTA 및 한-EU FTA 협정을 위반하게 된다.

3. 한-미 FTA, 한-EU FTA와 미국, EU의 우버서비스 합치성 분석

한-미 FTA의 경우 미국은 비합치조치 유보목록에 택시서비스(CPC71221), 여객운송서비스(CPC 71222) 뿐만 아니라 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)에 대해서도 별도 제한조치를 기재하고 있지 않다. 이에 따라 Mode 1, 2, 3, 4에 대해서 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하는 경우 FTA를 위반하게 된다.

이에 따라 미국은 자국 법인 또는 자연인이 우버서비스를 제공하는 것에 대해서는 규제정책을 취할 수 있을 것이나, 우리나라 등 FTA를 체결한 국가의 법인 또는 자연인이 우버서비스를 공급하는 경우 협정문에 규정되어 있는 제반 의무의 적용을 받게 되어, 경제적수요심사, 면허 등을 통한 서비스공급자수 제한 등의 규제정책을 추진하는 경우 FTA 협정을 위반하게 된다.

일반적으로 FTA 비합치조치 규정이 자국의 국내법을 반영하고 있다는 점을 고려할 때, 미국은 우버서비스와 관련하여 별도의 비합치조치를 규정하고 있지 않으므로, 우버서비스 자체가 합법적으로 운영되고 있다는 점을 시사한다. 향후 미국이 우버서비스에 대한 규제정책을 실시하는 경우 한-미 FTA 등 既 체결 FTA를 위반할 가능성이 높다.

< 표6-7 : 미국의 비합치조치(NCMs) 규정 >

CPC 분류	비합치조치(NCMs) 규정
택시서비스 (CPC 71221)	별도 비합치조치(NCMs) 규정 없음
여객운송서비스 (CPC 71222)	별도 비합치조치(NCMs) 규정 없음
데이터전송 네트워크 서비스(CPC 75231)	별도 비합치조치(NCMs) 규정 없음

한-EU FTA의 경우 EU측은 택시서비스(CPC 71221)와 여객운송서비스(CPC 71222)에 대해 각 회원국별로 자유화에 대한 약속을 기재하고 있다. 제5장에서 자세하게 분석한 바와 같이 Mode 1의 경우 EU 전체가 약속을 하지 않아, 시장접근과 내국민대우에 대해 정책 재량권을 부여하였으며, Mode 2의 경우 제한 없이 시장 자유화를 하였다. Mode 3의 경우 EU 전체에 대해 ‘① 회원국 전부를 포함한 유럽연합에 대해 외국인 투자자는 운영자 포함 비정기 버스 임

대서비스를 제외하고 한 회원국 내에서 운송서비스(연안운송)를 공급할 수 없음, ② 택시서비스에 대해서 경제적 수요심사가 있으며, 주요 기준은 기존 설립의 수 및 이에 대한 영향, 인구 밀도, 지리적 산포, 교통조건에 대한 영향 그리고 새로운 고용창출'이라 규정하여 외국인의 시장접근에 대한 제한을 가하고 있다. 우버서비스가 택시서비스 또는 여객운송서비스에 해당한다고 보는 경우 EU 회원국은 우버서비스에 대한 경제적 수요심사, 자율감차 등 공급자의 수를 제한하는 정책을 추진하여도 이러한 정책이 한-EU FTA 협정에 위반되지 않는다.

반면, 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)의 경우 Mode 1, 2, 3에 대해 '제한없음'을 기재하여 별도의 시장접근 및 내국민대우 관련 규제를 취하지 않을 것을 약속하고 있다. 만약, 우버서비스의 모바일 어플리케이션 활용측면을 강조하여 이를 데이터전송 네트워크서비스로 보는 경우, EU 회원국이 우버서비스에 대해 경제적 수요심사, 자율감차 등 공급자의 수를 제한하는 규제정책을 추진하게 되면, 시장접근 또는 내국민대우와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하는 규제정책에 해당하게 되어 한-EU FTA협정을 위반하게 된다.

< 표6-8 : EU의 양허표 >

CPC 분류	양허표
택시서비스, 여객운송서비스 (CPC 71221, CPC 71221)	1) Mode 1,2 11. 운송서비스 D. 도로운송 a) 여객운송(CPC 7121 및 CPC 7122): Mode 1은 회원국 전부를 포함한 유럽연합이 약속하지 않으며, Mode 2는 제한없음

	<p>2) Mode 3</p> <p>16. 운송서비스</p> <p>D. 도로운송</p> <p>a) 여객운송(CPC 7121 및 CPC 7122): ① Mode 3는 회원국 전부를 포함한 유럽연합에 대해 외국인 투자자는 운영자 포함 비정기 버스 임대서비스를 제외하고 한 회원국 내에서 운송서비스(연안운송)를 공급할 수 없음, ② <u>택시서비스에 대해서 경제적 수요심사가 있으며, 주요 기준은 기존 설립의 수 및 이에 대한 영향, 인구 밀도, 지리적 산포, 교통조건에 대한 영향 그리고 새로운 고용창출임</u>, ③ 오스트리아, 불가리아의 경우 배타적 권리 및/또는 인가는 유럽연합 회원국 국민 및 유럽연합 내에 본부를 가진 유럽연합 법인에만 부여할 수 있음, ④ 불가리아는 직영점 설립에 대해서 약속하지 않아 법인화가 요구됨, ⑤ 핀란드, 라트비아의 경우 인가가 요구되나 외국 등록 운송수단에는 혜택이 부여되지 않음, ⑥ 라트비아 및 스웨덴은 설립된 실체는 국가에 등록된 운송수단을 사용하는 것이 요구됨, ⑦ 스페인의 경우 CPC7122에 대해서 경제적 수요심사가 있으며 주요기준은 국내수요임, ⑧ 이탈리아, 포르투갈은 리무진서비스에 대해서 경제적 수요심사가 있으며 주요기준은 기존 설립의 수 및 이에 대한 영향, 인구밀도, 지리적 산포, 교통조건에 대한 영향, 새로운 고용창출임, ⑨ 스페인, 아일랜드, 이탈리아는 시외버스서비스에 대해서 경제적 수요심사가 있으며 주요기준은 기존 설립의 수 및 이에 대한 영향, 인구밀도, 지리적 산포, 교통조건에 대한 영향, 새로운 고용창출임, ⑩ 프랑스는 시외버스서비스에 대해서 약속하지 않음</p> <p>3) Mode 4</p> <p>16. 운송서비스</p> <p>D. 도로운송</p> <p>a) 여객운송(CPC 7121 및 CPC 7122): ① 오스트리아는 법인 또는 파트너십을 대표할 자격이 있는 자 및 주식보유자에 대하여 국적조건이 있음, ② 덴마크는 관리자에 대하여 국적조건 및 거주요건 부과, ③ 불가리아, 몰타는 국적요건 부과</p>
--	---

데이터전송 네트워크 서비스(CPC 75231)	<p>1) Mode 1,2 2. 커뮤니케이션서비스 B. 통신서비스 a) 모든 전자기적 수단에 의한 신호 전송 및 수신으로 구성된 서비스, 방송은 제외의 경우 Mode 1,2에 대해 제한없이 개방</p> <p>2) Mode 3 7. 커뮤니케이션서비스 B. 통신서비스 a) 모든 전자기적 수단에 의한 신호 전송 및 수신으로 구성된 서비스, 방송은 제외의 경우 Mode 3에 대해 제한없이 개방</p> <p>3) Mode 4 모든 분야에 적용되는 사항을 제외하고 약속 안함</p>
---------------------------	---

제2절 향후 국제통상규범과 국내정책 분석

앞서 논의한 바와 같이 우버서비스의 법적성격 및 이에 대한 국내정책은 미국, EU 등 주요 국가들에서도 아직 명확화되어 있지 않다. 다만, 우버서비스의 법적성격은 향후 미국, EU 등이 이에 대해 국내적으로 어떠한 정책방향을 설정하는지에 따라 큰 영향을 받게 될 것이다. 미국, EU 등에서 우버서비스의 법적성격에 대해 정책방향을 설정하게 되면, 이러한 국가들은 FTA, WTO 복수국간 서비스협정(Trade In Services Agreement) 등을 통해 자국의 정책방향을 국제통상정책에 반영하여 통상규범을 수립할 수 있도록 협상을 진행할 것이다. 이 경우 WTO 복수국간 서비스협정(Trade In Services Agreement), 한-미 FTA · 한-EU FTA 등을 통해 우리나라 국내 교통정책에 영향을 미치게 될

가능성이 높다. 즉, 선진국의 국내 교통정책이 통상규범을 통해 국내정책에 영향을 미치게 되는 것이다.

우선, 미국, EU 등 주요 국가들이 우버서비스를 택시서비스 또는 여객운송 서비스로 판단하여 이를 국제통상규범으로 반영한다면 WTO 복수국간 서비스 협정(Trade In Services Agreement), FTA 등에 큰 영향이 없을 것으로 보인다. 기존의 WTO 서비스협정, FTA의 규범을 통해 규율이 가능하기 때문이다. 이 경우 앞서 분석한 바와 같이 우리나라는 우버서비스에 대한 정책자율성을 확보할 수 있게 되어, 현재와 같은 국내 규제정책을 추진하여도 한-미 FTA, 한-EU FTA 등을 위반하지 않는다.

미국, EU 등 주요 국가들이 우버서비스를 데이터전송 네트워크서비스로 정책방향을 설정하여 이러한 정책방향을 국제통상규범으로 반영하는 경우, WTO 서비스협정, 한-미 FTA, 한-EU FTA 등의 규정을 통해 우리나라의 국내 교통정책이 제한을 받게 된다. 앞서 분석한 바와 같이 우리나라는 데이터전송 네트워크서비스에 대해 한-미 FTA와 한-EU FTA에서 별도의 제한을 규정하지 않았기 때문이다. 이 경우 우리나라는 우버서비스를 공급하는 미국, EU 등의 법인 또는 자연인에 대해 면허 등을 통한 공급자 수의 제한, 경제적수요심사 등 시장제한적인 규제조치를 취할 수 없게 된다. 특히, 「여객자동차운수사업법」 개정안 제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) 및 제82조(자가용자동차의 노선운행 금지)를 적용하여 우버서비스를 금지하는 경우 한-미 FTA 및 한-EU FTA 협정에 위반될 가능성이 존재한다.

다만, 미국, EU가 우버서비스를 데이터전송 네트워크서비스로 규정하여, 한-미 FTA, 한-EU FTA 등 既체결 FTA를 통해 국내 교통정책이 제한을 받게 되

는 경우, 정부는 국내 교통정책의 자율성을 확보하기 위해 미국, EU 등과 분쟁해결 절차를 진행할 수 있을 것이다. 한-미 FTA의 경우 분쟁해결을 위해 ① 제22장에 따른 FTA상 분쟁해결, ② 제22.6조에 따른 WTO상 분쟁해결, ③ 제11장에 따른 투자자와 국가간 분쟁해결을 고려해 볼 수 있다. 단, 투자자와 국가간 분쟁해결의 경우 민간과 상대국 정부간 분쟁해결 절차이므로 국가의 정책자율성 확보를 위한 소송에는 적합하지 않을 것이다. 또한, 한-EU FTA의 경우 ① 제14장에 따른 분쟁해결, ② 제14.19조에 따른 WTO상 분쟁해결을 고려해 볼 수 있을 것이다. 하지만, 우버서비스를 데이터전송 네트워크서비스로 규정하고 있는 FTA, WTO 별도 협정 등에 신규로 가입하게 되는 경우, 新통상규범이 국내법을 대체하게 되어 新통상규범을 국내정책에 반영해야 하는 국제법상 의무가 발생하게 된다. 따라서 이러한 경우 우버서비스에 대해 경제적 수요심사, 공급자수 제한 등의 국내규제 조치를 취할 수 없게 되더라도 분쟁해결 절차를 통해 승소할 수 있는 가능성은 낮다고 할 것이다.

미국, EU 등 주요 국가들이 우버서비스를 新서비스로 규정하여 기존의 전자상거래챕터에 우버서비스 등 新서비스를 새로운 무역규범으로 포함시키는 방향으로 논의를 진행하거나, 별도의 부속서나 규정을 통해 새로운 국제통상규범을 수립할 가능성도 존재한다. 특히, 미국의 경우 한-미 FTA 등에서 택시 서비스, 여객운송서비스, 데이터전송 네트워크서비스 등에 대해 별도의 규제조치를 기재하지 않은 채 우버서비스 관련 서비스시장을 개방하였기 때문에, 타국의 공공교통에 대한 규제를 회피하고, 우버서비스 등 新서비스의 외국 서비스시장 진출기반을 마련하기 위해 다른 형식의 국제통상규범을 추진할 가능성이 존재한다. 이 경우 앞으로 체결할 FTA, 既체결 FTA의 이행위원회, 현재 협상이 진행되고 있는 WTO 복수국간 서비스협정 등을 통해 이러한 규범을 반영하는 방향으로 협상을 진행할 것으로 예상되며, FTA의 경우 ① 신규

FTA 체결 시 부속서 등을 통한 반영, ② 既체결 FTA는 이행위원회 등을 통한 재협의 등의 형태로 추진될 것으로 예상된다.

이처럼 미국, EU 등 국제통상규범을 선도하는 국가들이 우버서비스에 대해 어떠한 국내정책을 수립하는지에 따라서, 이러한 국가의 국내정책이 WTO, FTA 등의 통상규범을 형성하게 되며, 이러한 통상규범은 신규 FTA, WTO 규범, 既체결 FTA 등을 통해 우리나라 교통정책에 영향을 미칠 수 있다. 따라서, 국내정책을 수립하는 경우 미국, EU 등 주요 국가의 통상규범 형성 과정도 고려할 필요가 있다.

제7장 결론

우버서비스에 대해 경제 활성화 및 일자리 창출을 촉발할 수 있는 新공유경제라는 인식을 바탕으로 정부규제를 완화해야 한다는 주장과, 그간 정부규제를 받아왔던 택시서비스, 여객운송서비스 등과 비교했을 때 안전성, 불법성 등의 문제가 존재하므로 우버서비스에 대한 정부규제를 강화해야 한다는 주장이 상충되고 있다. 특히, 우버서비스가 택시운송서비스인지 모바일 어플리케이션 서비스인지에 대한 명확한 법적정의를 내려지지 않은 채 미국, EU 등 주요 국가는 우버서비스에 대한 규제 또는 탈규제 정책을 추진하고 있으며, 우리나라는 「여객자동차운수사업법」을 근거로 우버서비스를 법으로 금지하는 정책을 도입하고 있다.

우버서비스 허용여부에 대한 각국의 국내정책은 일견 상호관련이 없이 각국의 정책재량에 따라 추진되는 것처럼 보일 수 있다. 하지만, 우리나라를 포함한 대부분의 국가는 WTO, FTA 등 국제협정을 국내법과 동일한 효력을 갖도록 헌법 등에 규정하고 있기 때문에, 우버서비스에 대한 국제통상규범이 수립되는 경우 이러한 국제통상규범이 WTO, FTA 등을 통해 국내정책에 영향을 미칠 수 있는 것에 주목할 필요가 있다. 특히, 미국, EU 등 국제통상규범을 선도하고 있는 국가에서 우버서비스와 같은 新서비스에 대해 국내정책을 수립하는 경우 이러한 국내정책이 국제통상규범에 반영이 되어 WTO, FTA 등을 통해 국내정책에 영향을 미치게 된다.

이번 논문에서는 우버서비스에 대한 미국, EU의 국내정책이 우리나라에 어떠한 영향을 미칠 수 있는지를 체계적으로 분석하기 위해, 우버서비스에 대한 미국, EU 등의 논의동향과 법적성격을 검토하고, 이를 토대로 한-미 FTA, 한

-EU FTA의 서비스·투자협정문과 비합치조치 유보목록 및 양허표, 전자상거래챕터에 대한 분석을 진행하였다. 이를 통해, 향후 우버서비스에 대한 국제통상규범이 수립되는 방향에 따라 우리나라 국내 교통정책에 어떠한 영향을 미치는지를 일부분 규명하였다고 생각된다.

또한, 이러한 논의는 에어비앤비, 핀테크 등 다른 O2O⁵⁰⁾ 서비스로도 확장될 수 있다. 특히, 이러한 O2O 서비스의 경우 정부의 규제가 많이 존재하는 오프라인 서비스와 정부의 규제가 많이 존재하지 않는 모바일을 중심으로한 온라인 서비스가 결합되는 형태이기 때문에, 新통상규범의 형성결과에 따라 국내 정책이 영향을 받을 수 있을 것이다. 우버서비스와 함께 대표적인 공유경제 모델이자, O2O 서비스인 에어비앤비의 경우도 기존의 숙박·임대서비스와 데이터전송 네트워크서비스가 결합된 형태로 미국, EU국가에서 각기 상이한 정책을 추진하고 있다. 미국 샌프란시스코, 독일 함부르크, 네덜란드 암스테르담 등은 법 개정을 통해 개인주택 임대를 허용하고 있으며, 프랑스, 영국은 법 개정을 통해 이를 허용하려고 하고 있고, 미국 뉴욕, 스페인 바로셀로나의 경우 주 정부가 에어비앤비서비스를 불법으로 규정하여 벌금을 부과하고 있다.⁵¹⁾ 향후 미국, EU 등에서 에어비앤비의 서비스 유형이 결정되어 新통상규범으로 반영되는 경우, 이러한 통상규범이 FTA, WTO 등을 통해 숙박·임대서비스와 관련된 국내정책에 영향을 미칠 가능성이 높다.

우버서비스 등 모바일 기반 新서비스에 대한 국제통상규범의 수립방향을 예단하기는 어렵지만, 미국은 우버서비스 등 모바일 기반 新서비스를 개방하는 방향⁵²⁾으로, EU는 우버서비스 등 모바일 기반 新서비스를 제한하는 방향으로

50) O2O(Online To Offline)는 온라인과 오프라인을 연결하는 방식의 서비스를 말하며, 정보가 빠르게 유통되는 온라인과 실제 소비가 일어나는 오프라인의 특징을 결합한 개념이다.

51) the300, "新시장이냐? 불법영업이냐?...‘공유경제’ 딜레마, 2015년 4월 14일

국내정책을 수립할 가능성이 지금으로서는 높아 보인다. 최근에 체결된 FTA 新통상규범을 가장 많이 포괄하고 있는 TPP 협정의 경우에도 서비스·투자협정, 전자상거래챕터 등에서 우버서비스에 대한 논의가 아직은 본격적으로 포함되어 있지 않으나, 향후 우버서비스 등 新서비스에 대해 WTO, FTA 등을 통해 상충되는 국제통상규범이 논의될 것으로 예상되므로, 우리 정부도 국익을 극대화하는 방향으로 체계적인 대응을 추진할 필요가 있을 것이다.

52) 미국 콜로라도, 캘리포니아의 경우 신규 입법을 통해 우버서비스를 교통망(Transportation Network) 서비스라는 새로운 유형의 영업형태로 신설하여 허용(the300, "新시장이나? 불법 영업이나?...‘공유경제’ 딜레마, 2015년 4월 14일)

< 참고문헌 >

- 1) 법무부, 2008, 한-미 FTA 투자분야 연구
- 2) 법무부, 2010, 한국의 투자협정 해설서
- 3) 법무부, 2000, GATS 해설서
- 4) 외교통상부, 2011, 한-미 FTA 협정문
- 5) 외교통상부, 2011, 한-EU FTA 협정문
- 6) 한국교통연구원, 2013, 외국의 택시제도 운영사례와 시사점
- 7) 성낙문, "2015 Transforming Transportation", 월간교통, 2015년 2월호
- 8) 김태오, "ICT Based Innovation and Existing Regulation", 경제규제와 법
제8권 제1호(통권 제15호), 2015년 5월
- 9) 윤승은, 정보통신용어사전, 2008년 1월, 일진사
- 10) 한국국제경제법학회, 국제경제법, 2008, 박영사
- 11) 박덕영 · 이재형, 2010, 국제경제법 기본조약집, 박영사
- 12) 대외경제정책연구원, 2014, 한국의 기체결 FTA 서비스 및 투자
협정문 분석 : 한-미 FTA와 한-EU FTA를 중심으로
- 13) 박덕영, 2006, FTA와 전자상거래 분야 주요 쟁점, 서울국제법연구 13권 2호
- 14) 박덕영, 2007, 한미 FTA 전자상거래 장(Chapter)의 주요내용 고찰
- 15) USTR, 2015, TPP e-Commerce Chapter Factsheet
- 16) 국회, 한-뉴질랜드 자유무역협정 국회비준동의서, 2015년 8월
- 17) 법무부, 2009, 국제투자분쟁 공무원교육자료

- 18) 동아일보, “불법 논란 우버택시 결국 한국 법정에 선다”, 2014년 12월 25일
- 19) 국회, 여객자동차운수사업법 일부개정법률안(심재철 의원 등 12인), 2015년 5월
- 20) 외교부, “우버서비스 관련, 벨기에 및 EU내 동향”, 2015년 5월
- 21) 코트라 글로벌윈도우, “네덜란드 규제개혁으로 우버와 에어비앤비 장려”, 2015년 8월 10일
- 22) SBS뉴스, “EU, 차량공유 규정 전면 조사…우버에 청신호”, 2015년 4월 6일
- 23) 경향 비즈앤라이프, “프랑스·독일서 영업금지된 우버…유럽사법재판소는 어떤 판결?”, 2015년 7월 21일
- 24) 연합뉴스, “공유경제 ‘우버’에 미국 대선주자들 뿌렸한 입장차”, 2015년 7월 16일
- 25) 세계일보, “우버, 출시 5년 만에 58개국 진출…한계 여전”, 2015년 6월 22일
- 26) News1 뉴스, “뉴욕시, 우버 차량등록 제한 추진…‘공유경제’ 대선 쟁점화”, 2015년 7월 20일
- 27) 동아일보, “불법 논란 우버택시 결국 한국법정에 선다”, 2014년 12월 25일
- 28) 외교부, “우버서비스 관련, 벨기에 및 EU내 동향”, 2015년 5월
- 29) 국토교통부공고, 제2015-993호, 여객자동차운수사업법 시행령 일부개정령안 입법예고, 2015년 8월
- 30) 국토교통부 보도자료, “택시 자율감차 사업 정상 추진중”, 2014년 9월 5일
- 31) 국토교통부 보도자료, “대전시, 택시 자율감차 시범사업계획 확정”, 2014년 12월 16일
- 32) KT경제경영연구소, 2015, 2015년 ICT 10대 주목 이슈
- 33) the300, “新시장이나? 불법영업이나?...‘공유경제’ 딜레마”, 2015년 4월 14일

< Abstract >

A Study on the Effect of FTA Services and Investments Chapters on Transportation Policies : Focusing on Uber Services

Min, Hanbit

**The Graduate School of Public Administration
Seoul National University**

The main purpose of this study is to analyze the effect of FTA Services and Investments chapters and new trade rules, which will be formed by new transportation services such as Uber services, on domestic transportation policies. In order to scrutinize thoroughly, this study will closely take a look at major countries' transportation policies on Uber services, Services and Investments chapters of Korea-US FTA and Korea-EU FTA, and trade standard on e-commerce.

When it comes to the Uber services, there exists different views. Some regards the Uber as a new gadget for new economy, which based on IT technology while other insists that the Uber is merely a illegal taxi services that lack of legitimate requirements such as taxi license. As for the

Uber services, the U.S. and the EU will decide their own domestic transportation policies to rectify current unclear policy environment. After establishing their own domestic policies for the Uber services, the U.S. and the EU will endeavour to reflect them on international trade rules. In this case, this newly-formed trade rules will affect Korea's domestic transportation policies through Korea-US FTA, Korea-EU FTA, or new trade regime such as WTO Trade In Services Agreement.

The discussion on new taxi transportation services such as Uber services is mainly about whether these services will be classified as transportation services or mobile application services. And, this discussion is directly related to the direction of transportation policies of Korea, the U.S. and the EU. As for the trade regime, most countries secure their rights for policy discretion on taxi transportation services under previous FTA framework while they open their markets for the mobile application services. Under this circumstance, it is possible that domestic transportation policies could be substantially confined by international trade rules, as stipulated in trade agreements such as WTO or FTA. This policy restriction can take place when leading countries like the U.S. and the EU stipulate the Uber services as mobile application services to create new economy.

Korea, in particular, has introduced strong regulatory policies such as economic necessity test or licensing to secure the public nature of taxi

transportation services. Therefore, when the Uber services are stipulated as mobile application services under the international trade rules, it is likely that Korea's domestic transportation policies will be restricted substantially.

Though it is hard to predict the direction of international trade rules on the newly-emerged IT services such as Uber services, it is highly likely that the U.S. will open its market for the new services such as Uber services while the EU will impose regulations on them. Since the discussion on new services such as the Uber services is expected to take place through WTO or FTA, the Korean government needs to take systematic actions in order to promote the national interest.

**Key Word : Uber Service, Services, Investments, E-commerce, Trade rules,
Transportation services, Mobile application services**

Student Number : 2009-22082